SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY ● NR 19 (1192) ● 12 MAJA 1974 ● CENA 3 ZŁ



Kadr z barwnego, szerokoekranowego filmu fantastyczno-naukowego pt. „Eolomea", produkcji NRD, przy współpracy filmowców radzieckich i bułgarskich. O filmie piszemy na stronach 20 i 21. Zdjęcia: CWF

EDWARD GIEREK
PRZYJĄŁ DELEGACJĘ TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

Z okazji „Dnia Transportowca i Drogowca" I Sekretarz KC PZPR **Edward Gierek** przyjął 24 kwietnia br. delegację blisko milionowej rzeszy pracowników transportu samochodowego i lotniczego, drogowców oraz zaplecza przemysłowego i budowlanego tych gałęzi gospodarki.

W spotkaniu wzięli udział: członek Biura Politycznego, sekretarz KC PZPR **Edward Babiuch** oraz kierownik Wydziału Ekonomicznego KC – **Zbigniew Madej.**

Obecni byli: minister Komunikacji **Mieczysław Zajfryd,** wiceminister tego resortu – **Stanisław Mroczek,** przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców – **Krzysztof Wardyński.**

W skład delegacji wchodzili m.in. **Jacek Chojnacki** – kierownik działu w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie i **Marian Witkowski** – kpt. samolotu Il-62 z PLL LOT Warszawa.

Informując I Sekretarza KC PZPR o najważniejszych problemach związanych ze stale rosnącymi zadaniami transportu i jego zaplecza, minister M. Zajfryd podkreślił, że wszystkie działy resortu komunikacji realizują zadania bieżącego planu 5-letniego ze znacznym wyprzedzeniem. Wynika to przede wszystkim ze wzrastających potrzeb przewozowych naszej gospodarki, ale jest także efektem coraz większej liczby nowoczesnych środków technicznych i transportowych, ogromnego postępu w rozbudowie Państwowej Komunikacji Samochodowej, PLL LOT i dróg. Przykładem rozwoju lotnictwa komunikacyjnego jest eksploatowane z powodzeniem nowa linia LOTU do Ameryki Północnej.

Wyrazem właściwej postawy i zrozumienia coraz bardziej odpowiedzialnych zadań przez ogromną większość transportowców i drogowców było przekazanie Edwardowi Gierkowi meldunku o zobowiązaniach produkcyjnych, które z okazji 30-lecia PRL podjęły załogi i których wartość wynosi półtora miliarda złotych.

We wszystkich wypowiedziach przewijały się wyrazy satysfakcji obywatelskiej i zawodowej z szybkiej rozbudowy dróg, komunikacji i transportu w ostatnich latach, a także satysfakcji moralnej wynikającej z faktu, że kierownictwo partii i rząd tak wysoko oceniają pracę transportowców i drogowców. Jednym z konkretnych tego dowodów – mówili obecni na spotkaniu – są ostatnie podwyżki płac przyjęte przez załogi z wielkim uznaniem.

Zabierając głos Edward Gierek podkreślił, że nowoczesne państwo, jakim jest Polska, musi mieć tak rozwinięty transport, aby zapewnił on nie tylko na dziś ale i na jutro warunki utrzymania wysokiego tempa produkcji i inwestycji oraz stałej poprawy warunków podróżowania. I taki właśnie nowoczesny transport – powiedział I Sekretarz KC – obecnie tworzymy coraz skuteczniej i zgodnie z wymogami współczesności. Edward Gierek zwrócił uwagę na pilną potrzebę wzmożenia dyscypliny i poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu na drogach oraz dalszego doskonalenia systemu organizacyjnego transportu. Podkreślił również konieczność wykorzystania wszystkich istniejących możliwości poprawy warunków pracy i wypoczynku pracowników transportu.

Edward Gierek przekazał na ręce delegacji w imieniu KC PZPR serdeczne gratulacje i wyrazy uznania za dotychczasową pracę transportowców i drogowców oraz pozdrowienia i życzenia pomyślności dla nich i ich rodzin.

Z LOTU PO KRAJU



● **W WARSZAWIE** podpisana została umowa o cywilnej komunikacji lotniczej między Polską a Republiką Kuby. Przewiduje ona dalszy rozwój współpracy obu krajów w tej dziedzinie.

*

● **EKSPORT** popularnych samolotów An-2, produkowanych przez WSK „Delta" w Mielcu, wykazuje w tym roku dalszy, szybki wzrost. W pierwszym kwartale br. był on o 27 procent większy w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Na liście importerów tego typu samolotu znalazł się ostanio nowy kraj — Holandia.

*

● **DWA** nowe szybowcowe rekordy Polski pobito 18 kwietnia br. w CWL Leszno. W przelocie prędkościowym na trasie po obwodzie trójkąta 500 km (Leszno — Inowrocław — Łódź — Leszno) **Adela Dankowska** uzyskała na „Jantarze" prędkość 97,9 km/h, a **Stanisław Witek** na tym samym typie szybowca uzyskał średnią prędkość 104,3 km/h.

*

● **KONCERN** amerykanski „Boeing" pojawił się w Warszawie. Zorganizował w hotelu „Forum" specjalną wystawę swej produkcji lotniczej oraz kilkudniowe na ten temat sympozjum dla specjalistów naszego lotnictwa.

*

● **CÓRKA** instruktora spadochronowego Aeroklubu Kieleckiego **Stanisława Larka** — (2 314 skoków do połowy kwietnia) — 19-letnia **Krystyna** — dzielnie kontynuuje lotnicze tradycje rodzinne. W kwietniu wykonała swój setny skok ze spadochronem.

*

● **ZNANY** wojskowy historyk lotnictwa (współpracujący m. in. także ze „Skrzydlatą"), płk dr **Czesław Krzemiński,** wygłosił 19 kwietnia w Klubie MPiK „Bielany" w Warszawie odczyt pt. „Rozwój lotnictwa polskiego w 30-leciu".

*

● **PILOCI** Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu pracują także na zlecenie „Towimoru", dostarczając do stoczni na Wybrzeżu, w razie awarii dźwigarów, produkowane w Toruniu części zamienne.

● **AEROKLUB** Kujawski — zorganizuje w lecie, wspólnie z Komendą Hufca ZHP w Inowrocławiu, letni obóz szkoleniowy dla 50 harcerzy z drużyn lotniczych.

*

● **MARCOWY** (3/74) zeszyt miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" przynosi m. in. następujące pozycje: inż. **A. Lesiuka** — „Zabezpieczenie przeciwpożarowe samolotów cywilnych"; inż. **Z. Łaty** — „Eksploatacja samolotów rolniczych w tropiku"; mgra **St. Januszewskiego** — „Polskie konstrukcje lotnicze do 1914 r. na tle zagranicy" oraz, jak zwykle, stałe rubryki i działy. Na okładkach rysunki barwne: samolotu „Jaskółka" Libańskiego (rys. **K. Cieślak**) i szybowca „Jantar — 1".

*

● **W WYŻSZEJ** Szkole Inżynierskiej im. Jurija Gagarina w Zielonej Górze, gdzie w czasie pobytu w Polsce Gagarin wmurował akt erekcyjny na budowę tej uczelni, zorganizowano w 13 rocznicę pierwszego lotu człowieka w Kosmos wystawę ilustrującą sukcesy radzieckiej nauki i techniki w podboju Kosmosu.

*

● **ZAPADŁA** decyzja rozbudowy Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Rzeszowie, w tym także Wydziałów Lotniczego i Mechanicznego, które otrzymają nowe obiekty, projektowane przez specjalistyczne Biuro Projektów „Delpor" w Krakowie.

*

● **NA STADIONIE** RKS — Okęcie w Warszawie rozegrano 20 kwietnia br. mecz piłkarski między reprezentacją PLL LOT i „British Airways" z Anglii, który zakończył się zwycięstwem LOT-owców w stosunku 1:0 (1:0). Po spotkaniu dyrektor warszawskiego Biura BA przekazał 100 funtów na budowę Centrum Zdrowia Dziecka.

*

● **W DOMU** Kultury Radzieckiej w Warszawie otwarto z okazji Dnia Kosmonauty (12 kwietnia) wystawę pn. „Opanowanie Kosmosu przez Związek Radziecki", prezentując na niej publikacje i fotografie obrazujące radzieckie osiągnięcia w dziedzinie automatycznych i załogowych badań Kosmosu.

*

● **W AEROKLUBIE** Gdańskim przeprowadzono eliminacje ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej p.n. „Lotnictwo polskie w 30-leciu PRL" — 1 miejsce zajął **Bogdan Kiebzak** i on też będzie reprezentował AG na eliminacjach strefowych w Słupsku.

*

● **ZNANY** senior lotnictwa, inż. **Michał Scipio del Campo,** spotkał się na początku kwietnia z młodzieżą Katowic w miejscowym Pałacu Młodzieży.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukaże się w tym roku studium operacyjno — historyczne o bitwie pod Arnhem, stoczonej przez I Brytyjską Dywizję Powietrzno — Desantową i 1 Polską Samodzielną Brygadę Spadochronową. Autor — **R. F. Urquhart,** tłum. **Ignacy Bukowski.**

*

● **SZYBOWNICY** zgrupowani w CWL Leszno przelecieli już na początku tegorocznej wiosny (do połowy kwietnia) ok. 15 tysięcy km. 14 kwietnia 22 pilotów obleciało trasę po obwodzie trójkąta 300 km (Leszno — Ostrów Wlkp. — Zielona Góra — Leszno). Najlepszą prędkość, lepszą od dotychczasowego rekordu Polski — 114.17 km/h — uzyskał **Stanisław Wujczak** z Leszna.

*

● **W TEGOROCZNYM** Wyścigu Pokoju bierze udział śmigłowiec Mi—2 przystosowany przez WSK w Mielcu specjalnie dla Telewizji Polskiej do transmisji telewizyjnej z trasy wyścigu.

*

● **BIURO** Podróży i Turystyki „Almatur" organizuje w tym roku wyjazdy dla ok. 20 tys. studentów do wielu krajów świata, w zasadzie wszędzie tam, gdzie można dolecieć samolotami PLL LOT.

XII SAMOLOTOWY RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW

W dniach 26 maja — 3 czerwca br. odbędzie się XII Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, który przeprowadzony zostanie w tym roku pod hasłami 30-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego.

Rajd rozpocznie się przelotem samolotów rajdowych nad pierwszymi skrawkami wyzwolonej trzydzieści lat temu ziemi chełmskiej i poprowadzi do Zamościa, gdzie jesienią 1944 roku powstała Zjednoczona Wojskowa Szkoła Lotnicza WP. Po zwiedzeniu zabytkowego miasta i zapoznaniu się z procesem szkolenia w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych — uczestnicy Rajdu udadzą się do Pińczowa, wsławionego podczas II wojny światowej walkami kieleckich partyzantów. Następny etap to Gliwice — miasto, które dziś jest prężnym ośrodkiem przemysłowym, naukowym i kulturalnym. Z Gliwic trasa Rajdu prowadzi do Turoszowa, ale po drodze nastąpi lądowanie w warunkach polowych na lądowisku koło Strzelina, gdzie dziennikarze i piloci obejrzą zabiegi opylania roślin i nawożenia gleby z samolotów Zakładu Usług Agrolotniczych. Rajd zakończy się w Turoszowie — miejscowości znanej z ogromnych kopalń węgla brunatnego i potężnej elektrowni.

XII Rajd organizowany jest przez Aeroklub PRL przy współudziale Dowództwa Wojsk Lotniczych, Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Wrocławskiej Rozgłośni PR i TV, Zakładu Usług Agrolotniczych oraz redakcji tygodników „Skrzydlata Polska" i „Wiraże".

Kierownikiem Rajdu jest inż. Antoni Chojcan, a przewodniczącym jury dziennikarskiego — red. Władysław Pawłowicz.

II ZEW PRZESTWORZY W OLSZTYNIE

W ramach ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej, przeprowadzono 21 kwietnia w Olsztynie finały eliminacji wojewódzkich. Turniej pod nazwą „Zew przestworzy" przeprowadzono już po raz drugi.

W województwie olsztyńskim startowało w konkursie 856 osób, z czego do półfinału zakwalifikowano 16. Finały (6 zawodników) odbyły się w Wojewódzkim Domu Kultury, na specjalnej imprezie, z udziałem licznie zgromadzonej młodzieży. 1 miejsce zajął **Andrzej Przewłocki** z Bisztynka, który będzie reprezentował Aeroklub Warmińsko — Mazurski i województwo w eliminacjach strefowych w Słupsku. **(y)**



Na zdjęciu: „Zew przestworzy" w WDK w Olsztynie.

Zdjęcie: **Bernard Koszewski**

ROZMAWIAMY Z PRZEWODNICZĄCYM SEKCJI LITERACKIEJ KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH
KAZIMIERZEM SŁAWIŃSKIM

W KAWIARENCE „SKRZYDLATEJ"



Z lotnictwem związany jest od 1932 r. Ukończył Szkołę Podchorążych. Z kolei, jako oficer, odbywał służbę w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. We wrześniu 1939 r. walczył w ramach lotnictwa rozpoznawczego Armii „Pomorze". W latach 1939–1945 przebywał w hitlerowskim obozie jenieckim. Z kolei w okresie 1945–1949 był pilotem Polskich Linii Lotniczych LOT. W następnych latach ukończył Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej. Pierwszy artykuł publicystyczny zamieścił w 1946 r. w „Bellonie". Pierwsze natomiast opowiadania lotnicze opublikował na łamach naszego tygodnika.

Ogółem wydał trzynaście książek. Dwie dalsze oczekują na wydanie. W oparciu o jego „Awantury powietrzne" (Wydawnictwo Łódzkie) nakręcono film pt. „Paryż – Warszawa bez wizy", zaś na motywach „Przygód kanoniera Dolasa" zrealizowano trzyseryjny, barwny, szerokoekranowy film przygodowy pt. „Jak rozpętałem II wojnę światową".

Od trzech lat jest przewodniczącym sekcji literackiej Klubu Twórców Lotniczych, jednej z najbardziej żywotnych sekcji KTL.

– Nieprzypadkowo poprosiliśmy Pana o rozmowę. Mamy miesiąc maj, a więc bliski nam wszystkim okres poświęcony w naszym kraju sprawom kultury i oświaty, książki i prasy. Reprezentuje Pan środowisko twórcze, z którego poczynaniami chcielibyśmy zapoznać naszego Czytelnika. Stąd też pierwsze pytanie dotyczy głównych kierunków działania sekcji literackiej KTL...

— Zadaniem sekcji literackiej jest tworzenie wartościowych dzieł o tematyce lotniczej. W działalności sekcji można wyróżnić dwa zasadnicze kierunki: pierwszy wiąże się z inicjatywą poszczególnych członków, drugi natomiast z poczynaniami zarządu sekcji. Ten ostatni kierunek ma z kolei dwa nurty: pierwszy — organizowanie konkursów i poprzez nie odkrywanie nowych talentów oraz drugi — inicjowanie wydawnictw seryjnych i okolicznościowych. W ostatnim okresie zaproponowaliśmy publikację seryjną pod nazwą „Miniatury lotnicze".

– Jak zrodził się pomysł wydawania biblioteczki, która otrzymała nazwę „Miniatury lotnicze"?

— Po prostu na jednym z zebrań zarządu sekcji literackiej KTL omówiliśmy potrzebę uruchomienia takiej biblioteczki, zaakceptowaliśmy wstępnie kilkadziesiąt tytułów i postanowiliśmy działać. Zakładaliśmy, że biblioteczka winna dotyczyć wyłącznie lotnictwa polskiego i spełniać rolę popularyzatorską tego lotnictwa, że powinna być w miarę możliwości tania i masowa w sensie nakładu, aby dotarła do najodleglejszych zakątków naszego kraju. Niewykluczone, iż nasz pomysł pozostałby w sferze projektów, gdyby nie życzliwy stosunek RSW „Prasa-Książka-Ruch" która podjęła się wydania biblioteczki pod nazwą „Miniatury lotnicze".

– Kiedy ukażą się w sprzedaży pierwsze tomiki „Miniatur lotniczych"?

— W czerwcu względnie na przełomie czerwca i lipca bieżącego roku. Spośród pierwszych siedmiu tomików — niewykluczone, iż najszybciej ukażą się w sprzedaży trzy: „Lot do Polski" Medarda Koniecznego (Organizacja lotnictwa polskiego w Związku Radzieckim oraz pierwsze lądowanie na ojczystej ziemi), „Pojedynek w rejonie Wisły" Eugeniusza Banaszczyka (Opowieść o pewnym epizodzie, który miał miejsce w sierpniu 1944 r., kiedy to dowództwo hitlerowskie dowiedziało się z nasłuchu radiowego, że na froncie wschodnim weszli do walki lotnicy polscy) oraz „Pomoc przyszła z powietrza" Władysława Kisielewskiego (Wydarzenia związane z pomocą lotniczą powstańczej Warszawie w 1944 r. zarówno ze wschodu jak i zachodu).

– Oczywiście interesuje nas również szata graficzna, częstotliwość ukazywania się w sprzedaży poszczególnych tomików, objętość...

— W zależności od warunków poligraficznych tomiki „Miniatur lotniczych" ukazywać się będą raz lub dwa razy w miesiącu (zgodnie z założeniem wydawniczym dwa razy w miesiącu). Każdy tomik będzie bogato ilustrowany; w niektórych przypadkach do około czterdziestu ilustracji. Okładka rysunkowa, czterobarwna wraz ze stałym znaczkiem biblioteczki: stylizowanej biało-czerwonej szachownicy z napisem w otoku: Miniatury lotnicze. Objętość tomiku od 3 do 5 arkuszy wydawniczych.

– Czy mógłby Pan wymienić tytuły kolejnych tomików?

— Proszę bardzo: „Lotnictwo Wielkopolski" (Organizacja i działanie tego lotnictwa w powstaniu wielkopolskim), „Destant" (Opowieść o jednej z grup dywersyjnych zrzuconych na tyły frontu hitlerowskiego, w skład którego wchodzili zarówno żołnierze polscy jak i radzieccy), „Nad Atlantykiem" (Dzieje przelotów pilotów polskich nad Atlantykiem począwszy od Idzikowskiego do pierwszego rejsu uruchomionej ostatnio komunikacji lotniczej przez PLL LOT na trasie Warszawa — Nowy Jork — Warszawa), „Pierwsze loty" (Opowieść o pierwszych poczynaniach i lotach Polaków do 1914 r.), „Odrodzenie żurawia" (Odbudowa polskiego lotnictwa komunikacyjnego w pierwszym okresie po wyzwoleniu, począwszy od 1945 r.), „Operacja warszawska" (Udział ludowego lotnictwa polskiego w operacji warszawskiej 1944/45).

– Cóż, należy więc czekać na ukazanie się pierwszych tomików...

— Rzeczywiście, początek został zrobiony, kosztowało nas to wiele trudu i pokonania niejednej przeszkody. Aby możliwie jak najszybciej uruchomić biblioteczkę, zarząd sekcji zadecydował, iż pierwsze tomiki opracowane zostaną przez autorów wypróbowanych, dotrzymujących terminów umowy wydawniczej, a co najważniejsze trochę ryzykujących, jak przy każdej nowej serii wydawniczej. Do kolejnych tomików natomiast zapraszani są wszyscy członkowie nie tylko sekcji literackiej ale całego Klubu. W tym miejscu korzystając z okazji pragnę w imieniu zarządu sekcji zachęcić wszystkich tych do których nie dotarł apel naszej sekcji — za pośrednictwem Zarządu Krajowego KTL, skierowaliśmy go do wszystkich członków Klubu — aby zgłaszali swoje propozycje twórcze.

– Jak należy ocenić tomiki, które miał Pan okazję przeczytać?

— Tomiki, które czytałem, napisane są żywo i barwnie. Sądzę, iż będą poszukiwane na rynku księgarskim. Interesująca tematyka tomików zaciekawi nie tylko młodzież, ale również starszych. Nie wykluczam, iż niektóre tomiki staną się bestsellerami. Wydaje mi się, że dzięki inicjatywie naszej sekcji głód książki lotniczej — odczuwalny od dłuższego czasu — zostanie częściowo zaspokojony.

– Wspomniał Pan na wstępie o konkursach...

— W okresie dwóch minionych lat zorganizowaliśmy dwa konkursy literackie na opowiadanie, opowieść, wspomnienie. Dały one dość obfity przegląd aktualnej twórczości lotniczej. Zarząd sekcji nosi się z zamiarem wydania książki okolicznościowej najlepszych prac, szczególnie nagrodzonych, z obu konkursów.

– Dotychczasowa działalność sekcji napawa otuchą, iż spełnia ona pożyteczną rolę dla lotnictwa polskiego. Jakie są zamierzenia sekcji?

— Mamy ich sporo. Ograniczę się jedynie do podstawowych. A więc: czuwanie nad rozwojem biblioteczki „Miniatur lotniczych", zorganizowanie zjazdu sekcji literackiej, zacieśnienie kontaktów z lotnictwem cywilnym i wojskowym, a także w miarę środków finansowych przeprowadzanie kolejnych konkursów literackich.

– Jakie utwory Pan napisał i nad jakimi Pan pracuje?

— Dla biblioteczki „Miniatury lotnicze" napisałem „Skrzydła polskie nad Wałem Pomorskim", czyli opowieść o wsparciu lotniczym 1 Armii Wojska Polskiego w bitwie o Wał Pomorski. W Wydawnictwie Łódzkim złożyłem powieść młodzieżową pt. „Od szybowca do bombowca". Są to dzieje dwóch chłopców, którzy zaczynali latać w okresie międzywojennym na szybowcach, natomiast w latach drugiej wojny światowej walczyli jako lotnicy w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Aktualnie pracuję nad dwoma książkami. Pierwsza z nich nosi tytuł „Saga rodu Fronczaków". Będzie to opowieść o trzech pokoleniach lotników, od powstania wielkopolskiego do lat siedemdziesiątych. Druga natomiast to „Przewodnik po lotnictwie polskim", zawierający ważniejsze wydarzenia jak również materiał o ludziach i sprzęcie.

– Ostatnio wrócił Pan z Anglii. Jakie przywiózł Pan wrażenia do kraju?

— Wrażenia? Raczej mieszane. Muszę wyznać, iż przez sześć dni siedziałem w Instytucie gen. Sikorskiego, który dysponuje bogatym materiałem historycznym. Interesowały mnie wyłącznie dokumenty z Wojny Obronnej Polski w 1939 r., a szczególnie lotnictwa Armii „Pomorze". Materiały, które przejrzałem, przekonały mnie niezbicie, iż każdy kto zamierza pisać jakąkolwiek książkę o 1939 r. — powinien zapoznać się z dokumentami znajdującymi się w Instytucie. Między innymi są tam bezcenne rozkazy, meldunki oraz relacje pisemne bezpośrednio po walce. Mają one ogromną wartość poznawczą.

– Odwiedził Pan zapewne muzea lotnicze...

— Tak. Muzeum Lotnictwa RAF oraz Muzeum Nauki i Techniki gdzie jest bardzo bogata ekspozycja dotycząca techniki lotniczej. O Muzeum RAF napiszę artykuł dla „Skrzydlatej".

– Oczywiście nie obeszło się bez spotkań z lotnikami...

— Miałem szereg interesujących spotkań z ludźmi lotnictwa, zarówno z tymi, których znałem ze słyszenia jak i z tymi, z którymi nie widziałem się od 1939 r. Wszystkie okazały się bardzo udane. Wyniosłem z nich wiele osobistych wrażeń i spostrzeżeń.

– Jak Pan spędza wolny czas poza pisaniem?

— Na turystycznych wycieczkach samochodowych po kraju. Mimo iż dość dobrze go znam, to ciągle na nowo odkrywam. Tak bardzo się zmienia.

– Życzymy powodzenia w pracy społecznej przewodniczącego sekcji literackiej oraz kolejnych sukcesów osobistych w twórczości na rzecz lotnictwa

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

SETKA NA WAGĘ MILIONA

Paweł Fersten, kontroler ruchu lotniczego Warszawa-Okęcie, pilot szybowcowy, pierwszy spośród braci lotniczej odznaczony odznaką „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi". Posiada także Odznakę Honorową PCK IV st.



W lotnictwie przyjął się zwyczaj przeliczania wartości na miliony. Ilości kilometrów, ilości pasażerów, ilości towarów. Ruch jest wielki, duże odległości, rząd wielkich liczb do uzmysłowienia wagi i sukcesów odnoszonych dzięki rozlicznym lotom komunikacyjnym i transportowym. Dlatego, gdy chcemy podkreślić, jak bardzo cenni są ludzie, którzy swoje najlepsze starania zawodowe — realizowane zresztą przeważnie z przykładową pasją — poświęcili lotnictwu, mówimy: „pilot przeleciał tyle a tyle milionów kilometrów", „mechanik zaliczył tyle a tyle roboczogodzin". I chociaż czasami uśmiechamy się nieco ironicznie, słysząc te niezbyt piękne pod względem stylistycznym określenia, w rzeczywistości podziwiamy ludzi, którzy swoją rzetelnością, samozaparciem i zamiłowaniem do zawodu zapracowali na uznanie.

Jest dziedzina, w której sukcesy mierzy się jednostkami, dziesiątkami, najwyżej setkami. A jednak mają one znaczenie równe milionom. Ba, znaczą więcej, bo chodzi o zdrowie, a nawet o życie ludzkie.

Lecznictwo krwią ma swoją skomplikowaną historię. Pewne próby były już podejmowane w starożytności. Czyniono je także w średniowieczu. Jednak czasy nowożytne przyniosły rzeczywiste efekty. I co najciekawsze — dopiero pierwsza wojna światowa, a w szczególności druga stanowią o konkretnych wynikach krwiolecznictwa.

Dzisiaj nie wyobrażamy już sobie w ogóle medycyny bez stosowania krwi jako niczym nie zastąpionego leku. Zapotrzebowanie przy tym rośnie z roku na rok. Zarazem także niedobory. Albowiem chociaż stale zwiększają się szeregi honorowych dawców, a co za tym idzie — także ilości oddawanej przez nich krwi, postęp medycyny, nowe sposoby leczenia, rozmaitość zabiegów chirurgicznych, narastająca produkcja leków krwiopochodnych pochłaniają tej krwi coraz większe ilości. Nie jest w tej sytuacji tajemnicą, że np. w ubiegłym roku zamiast potrzebnych około 500 000 l krwi, lecznictwo otrzymało na swoje potrzeby tylko trochę ponad 300 000 l.

Dostarczycielem tego niczym nie zastąpionego leku jest wyłącznie zdrowy człowiek, w wieku od 18 do 60 lat. A organizatorem honorowego krwiodawstwa i werbującym honorowych dawców krwi — **Polski Czerwony Krzyż.** Różne są sposoby propagowania tej najszczytniejszej akcji humanitarnej, różne formy organizacyjne. Najpożyteczniejszymi i najtrwalszymi w swoich skutkach są „Kluby Honorowych Dawców Krwi PCK". Zrzeszają one ludzi dobrej woli, ułatwiają im kontakt ze służbą zdrowia, sterują poczynaniami w taki sposób, aby w miarę możliwości „podaż odpowiadała popytowi". W miarę potrzeby pomagają swoim członkom, w każdym razie ułatwiają w uzyskiwaniu skromnych przywilejów, głównie natury moralnej.

Jednym z takich przeszło siedmiuset klubów w Polsce jest **„Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy Polskich Liniach Lotniczych LOT" w Warszawie.** Jest to jedyny tego rodzaju klub w Polsce, zrzeszający pracowników lotnictwa cywilnego.

Powstał 23 lutego 1970. Inspiracją stał się wypadek samochodowy. W końcu roku 1969 jeden z pracowników PLL LOT miał kraksę samochodową. Potrzebna była krew i dali mu ją jego koledzy. Ale potem pomyśleli sobie, że w miejsce doraźnych poszukiwań już po wypadku warto stworzyć bazę profilaktyczną z „bankiem krwi". I tak powstał Klub HDK przy PLL LOT. Zaczęło się od 10 dawców. Dzisiaj jest ich 56. Niektórzy z nich wzbogacili swoje „konto" na miarę godną podziwu. **Tadeusz Gierak** oddał honorowo prawie 10 l krwi. Jest już posiadaczem odznaki „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi". **Andrzej Rosołowski i Tadeusz Brzózka** przekroczyli 5 l, a **Stefan Wert** 3 l krwi; wszyscy są posiadaczami złotej odznaki „Honorowego Dawcy Krwi". Jedenastu członków Klubu posiada odznaki srebrne, a dziewiętnastu — brązowe. Klubowi przewodzą wypróbowani działacze społeczni: prezes **Zdzisław Klinke,** sekretarz **Halina Rybicka** oraz **inż. Jan Brzózka, Jan Ginter, Stefan Pachnicki i Zdzisław Rzepecki,** oczywiście wszyscy honorowi dawcy krwi.

Działalność członków Klubu HDK przy PLL LOT nie ogranicza się tylko do oddawania krwi. Działając w oparciu o Koło Zakładowe Polskiego Czerwonego Krzyża, uczestniczą w realizacji możliwie najszerszego programu Stowarzyszenia. Tak więc PCK prowadzi w PLL LOT 21 punktów sanitarnych. Co roku udziela społecznej pomocy przy okresowych badaniach rentgenologicznych. Przeprowadza wywiady u samotnych chorych i emerytów, w celu udzielania im wszechstronnej pomocy. Swoimi posterunkami sanitarnymi zabezpiecza pod względem medycznym różne imprezy okolicznościowe i mecze sportowe lotniczych drużyn. W szczególnych przypadkach pomaga w sprowadzaniu koniecznych lekarstw. Tu na szczególne uznanie zasługują bezinteresowne starania członka Klubu HDK **Andrzeja Podczaszego,** kierownika oddziału obsługi ruchu zagranicznego, któremu nawet kilkuletni pobyt na placówce zagranicznej nie przeszkodził w utrzymaniu kontaktu z macierzystym Klubem.

Warto podkreślić, że Koło PCK przy PLL LOT zrzesza 826 członków. Miało ono ostatnio kontakt z przedstawicielami Rumuńskiego Czerwonego Krzyża. Jego działalność bardzo się rumuńskim gościom podobała. Postanowiono więc wzajemne kontakty kontynuować. Skoro zaś tyle dobrego można było powiedzieć o Kole PCK w PLL LOT, godzi się także wskazać, kto nim kieruje. Prezesem jest **Władysław Dębicki,** wiceprezesem **Halina Rybicka,** sekretarzem **mgr Ewa Nowak,** skarbnikiem **Marian Skolewicz** i członkami Zarządu: **Franciszek Biedulski, Hanna Górska i mgr Anna Preś.**

W tej relacji powtarza się nazwisko **Haliny Rybickiej.** To nie przypadek. Blisko 25 lat przynależności do PCK i przeszło 20 lat sprawowania w nim czynności instruktorskich i kierowniczych świadczą o obliczu społecznym tej zasłużonej działaczki czerwonokrzyskiej. Jej zasług nie zlekceważono. Została dekorowana Odznaką Honorową Polskiego Czerwonego Krzyża IV i III st. PCK nadał jej także swoje odznaki „15-lecia" i „50-lecia". Posiada srebrną odznakę „Honorowego Dawcy Krwi". Została udekorowana medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Peceowskie wyróżnienia noszą także inni pracownicy LOTU: Odznakę Honorową PCK IV st. otrzymali **Jadwiga Śliżewicz, Wanda Roman i Marian Skolewicz;** III st. — **dr Kazimiera Czerwińska,** długoletnia pielęgniarka **Wanda Księżopolska, Jan Wyganowski i Roman Raguz,** który jest także posiadaczem odznaki pamiątkowej „50-lecia PCK".

Jest już tradycją, że każdy klub honorowych dawców krwi uzyskuje dla swoich członków drobne przywileje — w celu ich uhonorowania, ale przede wszystkim podniesienia rangi honorowego krwiodawstwa. Honorowi dawcy krwi przy PLL LOT posiadają prawo do uzyskania bezpłatnych wczasów — dla odznaczonych złotą odznaką „HDK" lub pierwszeństwo w ich otrzymaniu i wyborze terminu (bez względu na stopień posiadanej odznaki); prawo pierwszeństwa do bezpłatnych biletów lotniczej komunikacji międzynarodowej, a dla rodziny do ulgowych biletów w komunikacji krajowej; prawo do otrzymywania jesienią i zimą bezpłatnych posiłków regeneracyjnych przez 7 dni po oddaniu krwi. Dla najbardziej zasłużonych fundowane są sumptem PCK albo przy pomocy Rady Zakładowej ZZTiD wycieczki zagraniczne. Była już taka wycieczka w Budapeszcie, w roku 1972 w Berlinie, a w zeszłym roku w Leningradzie.

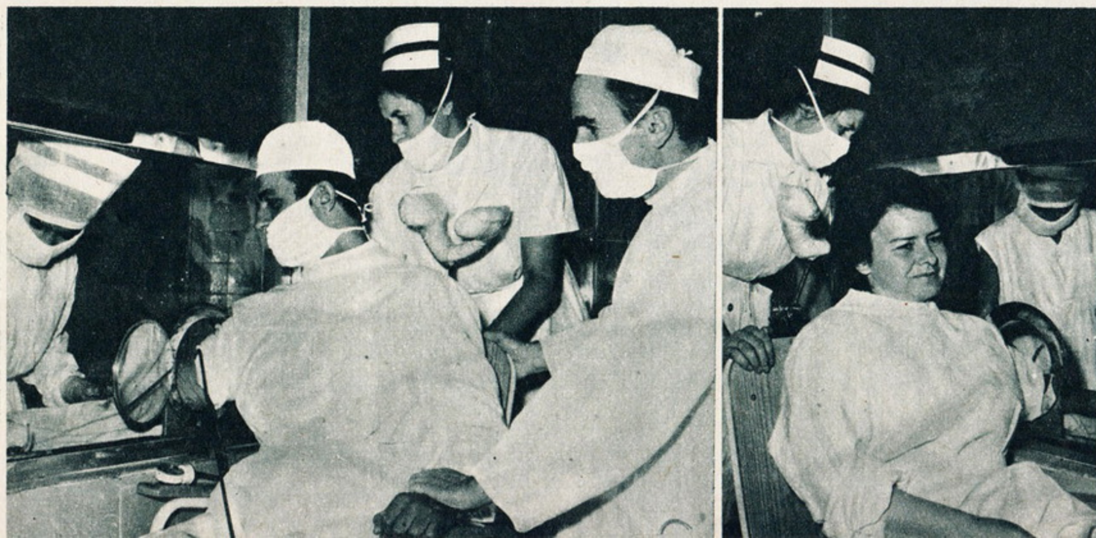
W ciągu całej swojej działalności Klub HDK przy PLL LOT oddaje krew, oczywiście honorowo, w Punkcie Krwiodawstwa przy Państwowym Szpitalu Klinicznym w Warszawie, przy ul. Nowogrodzkiej. Moi rozmówcy nalegają, by podkreślić serdeczność i opiekę, którą zostali otoczeni przez kierownika tego Punktu — **dr. Wacława Torza,** co niniejszym z satysfakcją czynię.

99,950 l krwi oddali honorowo członkowie Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK przy Polskich Liniach Lotniczych LOT. Tylko mały krok dzieli ich od stu litrów. Setki, której wartości nie można zmierzyć nawet milionami.

dr ANDRZEJ FERSTEN

Dr Wacław Torz osobiście czuwa nad każdym honorowym dawcą krwi, zgłaszającym się w Punkcie Krwiodawstwa przy Państwowym Szpitalu Klinicznym nr 1 w Warszawie.
Zdjęcia: M. Kobrzyński (2)

Taki uśmiech już niesie zdrowie! Krystyna Kruk krasi nim swój dar dla ciężko chorych: honorowo oddawaną krew.



PRZYCZÓŁEK – ZDOBYTY OFENSYWA – PRZED NAMI



Zespół konstruktorów i technologów Pracowni Elektroniki Lotniczej gdańskiego „Unimoru" zasilił wybitny elektronik Henryk Drzewiecki.

W poprzednim numerze „Skrzydlatej" przedstawiłem Gdańskie Zakłady Elektroniczne „Unimor" i jego załogę. Poprzez bieżącą, użytkową i profesjonalną produkcję tych zakładów chciałem pokazać, że „Unimor" dysponuje dobrą bazą techniczną i kadrową do podjęcia nowego rodzaju produkcji — elektroniki lotniczej...

Przypatrzmy się sprawie bliżej. Aby długo nie rozwodzić się o roli i znaczeniu elektroniki w lotnictwie, dość powiedzieć, że urządzenia elektroniczne współczesnego małego samolotu, np. klasy „Wilgi", stanowią 50—60 proc. jego wartości. Dziś już bowiem trudno sobie wyobrazić możliwość i celowość zawodowego latania w Europie samolotami bez łączności radiowej, automatycznego radiokompasu i radiowysokościomierza.

Na pewno można stwierdzić: produkcja samolotów z kompletnym, rodzimym wyposażeniem elektronicznym dałaby krajowi wymierne korzyści. Rozumienie tego było zapewne jednym z powodów opracowania w resorcie przemysłu maszynowego programu jego elektronizacji. Dwa zjednoczenia resortu — przemysłu lotniczego i silnikowego PZL oraz przemysłu elektronicznego „Unitra" — mają zabezpieczyć rozwój elektroniki lotniczej w Polsce. Wspomniany program po raz pierwszy i — co bardzo ważne — jednoznacznie, określa koncentrację środków obu zjednoczeń na opracowania własne i licencje.

Efekty podjętej decyzji już zaczynają być widoczne. W wyniku umów zawartych przez GZE „Unimor" z WSK „Okęcie" i ZG Aeroklubu PRL, rozpoczęto opracowanie konstrukcji i technologii produkcji nowoczesnych radiostacji szybowcowych i samolotowych. Oto czego dowiedziałem się na ten temat w gdańskich zakładach...

● Atmosfera dla rozwoju nowej specjalności jest w GZE bardzo przychylna. Bezpośredni nadzór nad rozwojem elektroniki lotniczej ze strony dyrekcji sprawuje z-ca Głównego Inżyniera — inż. **Zdzisław Gronet.** Perspektywy intensyfikacji podstawowej produkcji „Unimoru" — odbiorników TV, co wiąże się z rychłą budową w pow. gdańskim nowej fabryki telewizorów, nie kolidują z programem rozwoju produkcji urządzeń profesjonalnych — radiostacji nadawaczo-odbiorczych dla potrzeb gospodarki morskiej i lotnictwa. Przeciwnie — uruchomienie nowej fabryki OTV pozwoli zwolnić powierzchnie produkcyjne dla wytwarzania urządzeń zawodowych.

● Rozporządzalne obecnie, bardzo skromne środki na start elektroniki lotniczej skupiono na pilnych pracach przy radiostacji samolotowo-szybowcowej. Terminowa realizacja tego programu będzie stanowić rekordowo krótki, bo zaledwie półtoraroczny cykl konkretnego przygotowania do produkcji nowego wyrobu — od rozpoczęcia prac badawczo-rozwojowych aż do wdrożenia włącznie. Harmonogram przewiduje zakończenie etapu opracowywania modeli i przeprowadzenia prób użytkowych już w III kw. br., a produkcję seryjną — od I kw. 1976 roku.

● Rozwiązania radiostacji oparte będą w dużej mierze na układach scalonych. Moc wersji szybowcowej — minimum 1,5 W, a samolotowej minimum 5 W.

● Złożoność tematu i krótkie terminy realizacji wymagają, mimo ograniczonych na razie możliwości, zaangażowania najlepszych specjalistów. Do opracowywania radiostacji lotniczych włączono m. in. wybitnego gdańskiego elektronika — **Henryka Drzewieckiego.** Organizacji zespołu elektroniki lotniczej podjął się mgr inż. **Edward Marcinkowski.**

● Na efekt realizacji ambitnego harmonogramu prac złożą się działania wielu służb „Unimoru" i wielu instytucji spoza Wybrzeża. W najbliższych miesiącach, przed wykonaniem i badaniami fabrycznymi modeli, dużą rolę odegrają prace Wydziału Doświadczalnego i służb zaopatrzenia.

● Dalszy, ważny etap prac w bieżącym roku to wspólne, żmudne badania użytkowe na „poligonie doświadczalnym" Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie. Tam właśnie współpracować będą przedstawiciele wielu instytucji — m. in. Instytutu Lotnictwa, Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, Aeroklubu PRL, które już teraz weryfikują dotychczasowe i ustalają nowe programy badań, a szef ambitnego zespołu konstruktorów i technologów z Gdańska — pilot szybowcowy Aeroklubu Gdańskiego mgr inż. **Edward Marcinkowski** musi dodatkowo, szybko, uzupełnić wyszkolenie lotnicze i zdobyć uprawnienia niezbędne do prowadzenia badań w locie nowej radiostacji szybowcowej.

Oto czego dowiedziałem się w Gdańsku. Po powrocie do Warszawy wpadły mi w ręce materiały z kwietniowej wystawy podzespołów elektronicznych w Paryżu, w której, obok 479 przedsiębiorstw francuskich i 611 zagranicznych, zaprezentowała się także polska „Unitra", czyli właśnie Zjednoczenie Przemysłu Elektronicznego. W tej wielkiej międzynarodowej imprezie handlowej, w której uczestniczyliśmy już po raz piąty, „Unitra" przedstawiła produkcję niemal wszystkich swych zakładów.

Znaczna ilość zaprezentowanych przez nas podzespołów elektronicznych zdobyła uznanie. Nasz udział w wystawie przyczynił się do dalszego zwiększenia zamówień o ponad 12 proc. w stosunku do wielkości tegorocznych umów. A niewątpliwie rezultaty wystawy jeszcze przez długie miesiące będą rzutowały na zainteresowania handlowców wyrobami naszego przemysłu elektronicznego. Zwłaszcza że na świecie znowu powstał boom na niemal wszystkie podzespoły elektroniczne. Stąd też, bezpośrednio po paryskiej wystawie, w wielu notatkach prasowych koledzy po piórze sformułowali apele do naszych zakładów w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu i wielu innych: produkujcie więcej, bo od was zależy sława polskiej roboty w świecie!

Słusznie — zależy. Ale, choć na podzespoły jest teraz zbyt szczególny i choć musimy intensyfikować eksport, bo jest to jeden z głównych warunków rozwoju naszej ekonomiki, to nie przesadzajmy! Większą sławę, i większe pieniądze, niż za podzespoły — można uzyskiwać za wyroby gotowe, co nader dobitnie, od lat, udowadniają światu Japończycy.

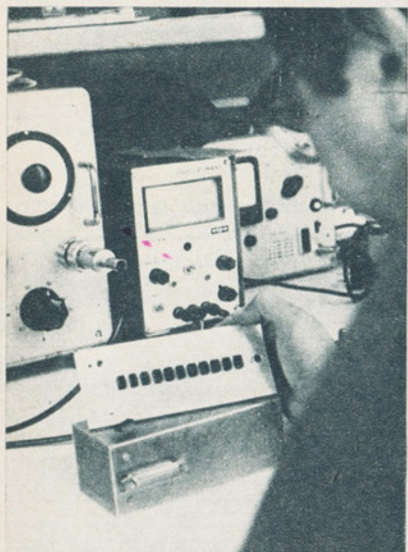
Czy zmierzam do tego, aby suponować taki rozwój elektroniki w Polsce, by sprzedawać oryginalne, polskie lotnicze urządzenia radionawigacyjne?

W bliskiej perspektywie nie — bo to nierealne. Ale, skoro już powiedziano „a" w rozwoju elektroniki lotniczej w Polsce, niech to „a" nie brzmi tak cienko. Niech w wielkich zjednoczeniach jakimi jest „Unitra" i PZL, działających przecież w jednym, ważnym i prężnym resorcie, dojdzie do szybkiego określenia taktycznych i strategicznych celów nowej produkcji i uruchomienia niezbędnych do ich realizacji środków. Nie wiem, bo to wymaga wszechstronnej analizy pokaźnego ładunku informacji z zakresu techniki, organizacji produkcji, ekonomiki (co nie jest łatwe nawet dla licznego zespołu fachowców), jakie mają być wspomniane cele i jakich środków wymagają. Ale nawet program absolutnego minimum — zabezpieczenia krajowych potrzeb w zakresie łączności radiowej szybowców i samolotów — wymaga bardziej dynamicznego startu. A przecież, co jak co, ale np. sprzedaż naszych szybowców **łącznie** z naszą kompletną aparaturą radiową — jest chyba realna w dość bliskiej perspektywie...

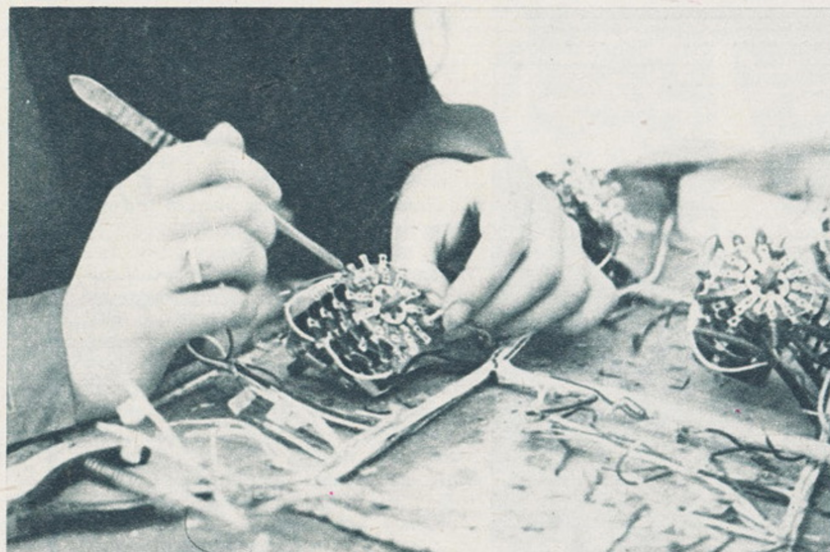
Start elektroniki lotniczej w Polsce — trwa.

Tekst i zdjęcia:
ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Tak właśnie wygląda model pierwszej radiostacji lotniczej.



Podzespoły elektroniczne — zapotrzebowanie światowe przewyższa (na razie) popyt.



UWAGI — DYSKUSJE — PROPOZYCJE

NIEDOSKONAŁY REGULAMIN

Z dniem 15 kwietnia 1974 r. wszedł w życie nowy, a właściwie zmodyfikowany Regulamin Zawodów Szybowcowych, który będzie obowiązywał w zawodach wszystkich szczebli, rozgrywanych na terenie kraju. Oznacza to jednakową punktację tak w mistrzostwach Polski, gdzie startują najlepsi piloci, jak w zawodach okręgowych. Niestety, regulamin ma wiele mankamentów.

Ustalono, na przykład nowy limit czasu — 1 godz. 40 min. Jest to limit za mały, gdyż oblecenie trójkąta 200 km z prędkością poniżej 50 km/h (przy prędkości zwycięzcy około 86 km/h), w przypadku gdy wszyscy zawodnicy ukończą przelot, nie daje ani jednego punktu. Mistrzowie może potrafią zmieścić się w tak wąskim limicie czasu, gorzej jest z pilotami mniej doświadczonymi. Zero punktów dla początkującego pilota za oblecenie trasy 200 km pozostawia więc duży niedosyt.

Podobny przykład dla trójkąta 300 km daje jeszcze bardziej niezrozumiały wynik. Pilot otrzymuje bowiem zero punktów za ukończenie konkurencji z prędkością 50 km/h, jeżeli zwycięzca nie osiągnął nawet 70 km/h. A przecież z praktyki wiadomo, że na ogół pewna liczba pilotów nie osiąga taśmy mety.

Wniosek jest oczywisty: za mało jest punktów za przelecianą odległość.

Niektórzy działacze naszego szybownictwa skłaniają się do wprowadzenia w zawodach krajowych regulaminu stosowanego na szybowcowych mistrzostwach świata. Uważam, że stanowisko takie jest niesłuszne, gasi bowiem nasze własne inicjatywy w tym zakresie, a ponadto stanowi dowód niezrozumienia zasadniczych niedomogów, jakimi charakteryzuje się regulamin FAI. Dla przykładu wymienię tu najsławniejszą konkurencję wszystkich dotychczasowych mistrzostw świata, trójkąt 707 km, rozegraną w Waikerie. Zwycięzca obleciał trasę z przeciętną prędkością 104,5 km/h i otrzymał 1 000 punktów. Ostatni, dziesiąty zawodnik, który przeleciał taśmę mety, osiągnął czas gorszy od zwycięzcy o 1 godz. 25 min. i otrzymał tylko o 91 punktów mniej. A przecież przy tych prędkościach przelotowych oznacza to, że zwycięzca wyprzedził na tej trasie wspomnianego tu zawodnika o prawie 150 km. Limit czasowy w tej konkurencji był równy prawie 7 godzinom, tzn. całkowity czas oblotu trasy mógł być równy prawie 14 godzinom. Zawodnik mógł więc, teoretycznie, ukończyć konkurencję nawet po północy i liczyłby się w punktacji prędkościowej. Takie proporcje świadczą jednak o słabości regulaminu FAI. Zyski bowiem z udanego lotu w krótkiej konkurencji są znacznie większe aniżeli z dobrego wyniku, uzyskanego na wielogodzinnej trasie.

Jedna z propozycji członków naszej szybowcowej kadry narodowej jest bardzo obiecująca i interesująca, jeśli idzie o zlikwidowanie dużego przedziału między zawodnikami punktowanymi za prędkość, a tymi, którzy nie osiągnęli taśmy mety. Chodzi o to, aby punkty za odległość były równe ilości punktów, które otrzymuje ostatni (czy przedostatni) zawodnik, osiągający taśmę mety w limicie czasu. Przykładem takiego rozumowania jest sytuacja, w której tylko jeden zawodnik osiągnie metę — otrzymuje wtedy, na ogół, 1 000 punktów, ale nie dostaje punktów za prędkość, lecz tylko za odległość.

W obecnym regulaminie dokonano w sposób zbyt drastyczny zmniejszenia limitu czasowego do 100 minut. Tym samym można się spodziewać, iż wielu zawodników nie zmieści się w tym limicie. Doprowadzić to może do anormalnych sytuacji. Jeśli, na przykład, 2 zawodników, przy 20 startujących w zawodach, będąc jeszcze w powietrzu uzna swój czas za bardzo słaby, to lepiej opłaci im się lądować na trasie, niż przelecieć metę. Otrzymają bowiem wtedy o 100 punktów więcej niż wtedy, jeśliby ukończyli konkurencję.

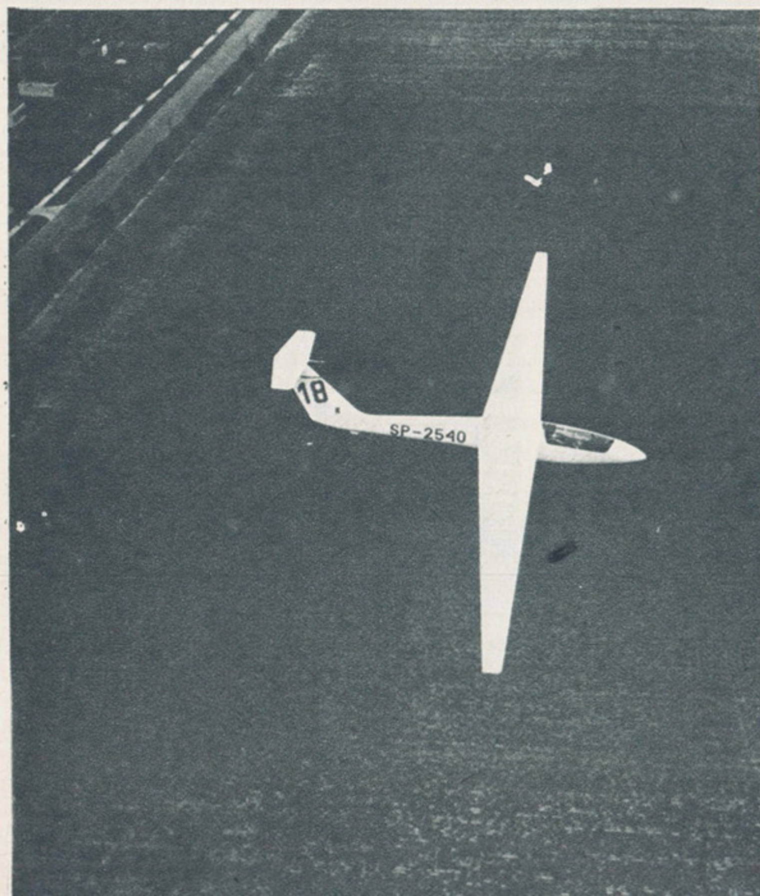
Następna sprawa to współczynniki wyrównawcze. Gdy ustalano je w 1970 r. do nowego wówczas regulaminu, zapomniano o tym, że nie wolno mnożyć wyników punktowych zawodnika przez współczynnik wyrównawczy, lecz należy sprowadzić wyniki osiągnięte przez zawodników na szybowcach o różnych własnościach do wspólnego mianownika. Finałem nieliczenia się zespołu do spraw regulaminów, wyłonionego z Komisji Szybowcowej APRL, z opinią kadry pilotów, było wycofanie się reprezentantów na mistrzostwa świata w Jugosławii, startujących na szybowcach o wyższych własnościach, z dalszego udziału w mistrzostwach Polski w Lesznie. Dalszy ich udział groził bowiem całkowitym zniekształceniem wyników mistrzostw.

Na 1974 r. wspomniana podkomisja opracowała nowe zasady stosowania współczynników, które są według mnie nie do przyjęcia. Przykładowo, jeśli zawodnikowi, który pokonał trójkąt 200 km w czasie 2 godz. dodaje się tytułem wyrównania 10 min., oznacza to obniżenie jego prędkości przelotowej ze 100 do 92 km/h (a więc o 8 km/h). Natomiast zawodnikowi, który obleciał tę trasę w ciągu 4 godz. na tym samym typie szybowca, dodaje się również 10 min., co obniża jego prędkość przelotową z 50 do 48 km/h, czyli tylko o 2 km/h! A więc dla zawodników z czołówki poprawka obniżająca prędkość przelotową jest 4 razy większa niż dla ostatnich w konkurencji. Czy nie jest to swoistego rodzaju „kara" za to, że się lata szybko?

Wnioski: 1. System 1 000-punktowy nie jest przez FAI przyjęty w tym celu, aby zawodnikom przyznawać zerowe ilości punktów za niezłe nawet wyniki; 2. Limit czasu jest za mały w projekcie regulaminu na 1974 r.; 3. Regulamin FAI nie bardzo odpowiada nowoczesnemu lataniu zawodniczemu; 4. Opracowane zasady stosowania współczynników są złe; 5. Należy wypracować własny regulamin, usuwając opisane wady, łącznie z obecną, nieprzejrzystą i skomplikowaną formą wzorów; 6. Szkoda, że Dział Szkolenia ZG APRL nie spojrzał bardziej krytycznie na niedopracowania nowej wersji regulaminu, zwłaszcza pod kątem zawodów niższego szczebla (okręgowych i klubowych).

WIKTOR SZNUROWSKI

„Cobra-17" w locie. Zdjęcie: B. Koszewski



O BEZPIECZNE LATANIE

Mgr inż. FELIKS BORODZIK

U progu sezonu we wszystkich aeroklubach regionalnych przeprowadzono już, jak co roku, obowiązkowe szkolenia, KWT (Kontrolę Wiadomości Teoretycznych), odprawy lotno-techniczne, KTP (Kontrolę Techniki Pilotażu) itp. Cała ta działalność ma na celu podnoszenie poziomu wyszkolenia pilotów i powinna poprawić bezpieczeństwo latania. Dużo się na ten temat mówi, pisze i robi. Wydaje się jednak, że mimo wszystko jesteśmy trochę niedoszkoleni. Przydałoby się nam, niezależnie od fachowych opracowań, opartych o najnowsze zdobycze dydaktyki, zwykło „Lista czynności pilota". W lotnictwie „dużym" znana jest ona pod nazwą „Check-Liste". „Lista czynności pilota" została wprawdzie opracowana i wydana przez ZG APRL w 1969 r., niestety nie dotarła ona powszechnie do pilotów. Tymczasem, właśnie w warunkach latania aeroklubowego, listy czynności są niemalże niezbędne. Piloci mają bowiem stosunkowo małą ilość wylatanych godzin i latają „na czym się da", tzn. często przesiadają się z jednego samolotu na drugi. W takich warunkach łatwo o pomyłkę, która w najlepszym przypadku może się skończyć tzw. przesłanką do wypadku.

W lotnictwie, tak zresztą jak wszędzie tam, gdzie człowiek ma do czynienia z nowoczesną, bądź co bądź, dość skomplikowaną techniką, konieczne jest wyrobienie w sobie pewnych stałych nawyków, jakby nabytych odruchów warunkowych. Jest to stosunkowo łatwe, jeśli ze sprzętem tym obcuje się na co dzień. Tymczasem, przeciętny pilot aeroklubu lata znacznie mniej niż jeździ tzw. niedzielny kierowca, o którym powszechnie wiadomo, że jest potencjalnym sprawcą wypadków drogowych.

Pewne nawyki można w sobie szybciej przyswoić drogą często powtarzanych ćwiczeń myślowych. Inne nabywa się po prostu już w okresie początkowego szkolenia, np. z zakresu techniki pilotażu – pochylenie drążka i wciskanie pedału. Podobne nawyki pilot musi sobie wyrobić, jeśli chodzi o eksploatację sprzętu.

Proponuję więc czynności związane z użytkowaniem aeroklubowych samolotów rozbić na dwie grupy:

1, to czynności, które pilot powinien wykonywać niemal automatycznie według określonej kolejności, które są wspólne dla wszystkich samolotów eksploatowanych w naszych aeroklubach.

2, to czynności, o których pilotowi nie wolno zapominać, ale które są charakterystyczne dla tego, a nie innego typu samolotu.

Czynności 1 grupy należy sobie przyswoić w takim stopniu, aby stały się nawykiem. Dla ułatwienia utrwalenia ich w pa-

mięci proponuję zestawienie ich w „Liście czynności pilota".

Czynności 2 grupy, wraz z wielkościami wskazań przyrządów kontrolujących pracę samolotu, proponuję uszeregować w „Zestawieniu Kontrolnym Użytkowania Samolotu..." Zestawienie takie, niezależnie od zdania egzaminu z użytkowania danego typu, powinien posiadać (na własność) każdy pilot. Ewentualne zmiany do „Zestawienia", wprowadzane przez wytwórcę, nadzór (IKCSP) lub użytkownika (APRL), powinny być publikowane w prasie lotniczej („Skrzydlata Polska") i w postaci ogłoszeń na specjalnych tablicach w aeroklubach regionalnych. Za ogłaszanie zmian odpowiadałaby służba techniczna aeroklubu, zaś za ich wprowadzanie do swoich list czynności – piloci.



Jak-18

Zdjęcie: H. Kucharski

LISTA CZYNNOŚCI PILOTA

PRZED UDANIEM SIĘ DO SAMOLOTU
zgłoś instruktorowi (kierownikowi lotów) rozpoczęcie zadania.

PRZED ZAJĘCIEM MIEJSCA W KABINIE:

UWAGA: Jeśli jest to pierwszy start twojego samolotu w danym dniu, dokonaj przeglądu przedlotowego zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie.

SPRAWDŹ

1 – czy przed samolotem (i w jego pobliżu) nie pozostawiono gaśnicy lub innych przedmiotów, mogących uszkodzić samolot przy wykołowywaniu;

2 – czy pod kołami są podstawki;

3 – czy masz przy sobie wszystko, co ci będzie potrzebne w czasie lotu;

4 – czy w kabinie nie pozostały zbędne przedmioty;

5 – czy ilość paliwa w zbiornikach wystarczy ci na wykonanie zadania – pamiętaj o niezbędnej rezerwie co najmniej na 0,5 h lotu.

PO ZAJĘCIU MIEJSCA W KABINIE:

1. Sprawdź czy ustawienie regulacji pedałów i fotela odpowiada twojemu wzrostowi; ewentualnie wyreguluj i sprawdź zabezpieczenie.
2. Sprawdź czy spadochron, jego uprząż, poduszka lub pokrowiec ułożone są prawidłowo i czy nie będą ci przeszkadzały w locie.
3. Rozmieść w prawidłowy sposób osobiste przedmioty, których będziesz używał w czasie lotu (mapa, notatnik itp.).
4. Sprawdź prawidłowość wychyleń sterów i ewentualnie klap.
5. Zamknij i zabezpiecz drzwi lub osłony.
6. Zapnij i wyreguluj pasy.
7. Połącz przewód słuchawek (hełmofonu) z instalacją pokładową.
8. Ustaw wysokościomierz na „0".
9. Sprawdź czy wszystkie wyłączniki są wyłączone (dźwigienki w dół, iskrownik w położeniu „0").

URUCHAMIANIE SILNIKA:

1. Otwórz zawór główny paliwa.

ZIMNEGO:

2. Sprawdź wyłączenie iskrowników.
3. Głośnym potwierdzeniem „WYŁĄCZONE" daj mechanikowi polecenie przekręcenia śmigłem i postępuj zgodnie z I. U. w L.
UWAGA: Jeśli silnik zapuszczasz sam, to przed zajęciem miejsca w kabinie (po uprzednim upewnieniu się, że iskrowniki są wyłączone), przekręć 5 do 8 razy śmigłem.
4. Ściągnij drążek na siebie.
5. Zablokuj hamulce.
6. Podaj komendę „OD ŚMIGŁA" i po upewnieniu się, że przy śmigle nikogo nie ma, włącz iskrowniki i uruchom silnik.

CIEPŁEGO:

– Jeśli t ol ⩾ 50°C podaj komendę „OD ŚMIGŁA" i po upewnieniu się, że przy śmigle nikogo nie ma, włącz iskrowniki i uruchom silnik.
Jeśli t ol, < 50°C daj 1 do 3 zastrzyków i uruchom silnik jak wyżej.

GRZANIE I PRÓBA SILNIKA:

1. Grzanie i próbę silnika przeprowadzaj zgodnie z I.U. w L. samolotu.
2. Drążek w czasie całej próby trzymać ściągnięty na siebie.
3. W czasie grzania silnika (gdy obroty n>900 obr./min) sprawdź działanie radia.
4. W czasie próby silnika, oprócz kontrolowanych parametrów, zwracaj uwagę na płynność przejść przy zmianie parametrów i rytmiczność pracy silnika.
5. Po uruchomieniu gorącego silnika, zamiast próby zgodnie z I.U. w L., sprawdź pracę iskrowników i płynność przejść od obrotów minimalnych do maksymalnych i z powrotem.
6. Potwierdź mechanikowi odbiór samolotu.
7. Daj znak usunięcia podstawek.

KOŁOWANIE:

1. Sprawdź czy podstawki z kół są usunięte i płynnie dając gaz ruszaj z miejsca.
2. Po ruszeniu z miejsca sprawdź działanie hamulców.
3. Kołuj z drążkiem „na siebie" z prędkością, przy której możesz natychmiast zatrzymać samolot.

START:

1. Parametry pracy silnika zgodnie z I.U. w L.
2. Pierwszą fazę rozbiegu wykonuj z drążkiem ściągniętym na siebie; ogon unieś po 20 metrach rozbiegu.

LOT POZIOMY:

1. Co kilka minut sprawdzaj zgodność wskazań przyrządów kontrolnych z wielkościami zalecanymi w I.U. w L.
2. Jeśli nieprawidłowość wskazań stwierdzisz na jednym ze wskaźników, obserwuj wskazania pozostałych wskaźników i wnioski wyciągaj na podstawie łącznej obserwacji.
3. Stwierdzoną nieprawidłowość wskazań przyrządów kontrolujących próbuj usunąć przez:
   – otwarcie lub zamknięcie przesłon regulujących chłodzenie,
   – zmianę parametrów pracy silnika.
4. Wiadomość o stwierdzonej (i nie usuniętej) nieprawidłowości zgłoś przez radio i ewentualnie proś o instrukcję postępowania.
5. Decyzję o postępowaniu wobec stwierdzonej nieprawidłowości podejmij odpowiednio wcześnie, aby ewentualne przymusowe lądowanie wykonać w możliwie najdogodniejszym terenie.

LĄDOWANIE:

1. Po przejściu do lotu ślizgowego kontroluj temperatury, a w razie potrzeby zmniejsz chłodzenie lub nawet włącz ogrzewanie.
2. Podchodząc do lądowania, bądź stale gotów do przejścia na drugi krąg.
3. Hamulców używaj tylko w końcowej fazie dobiegu uważając, aby nie spowodować kapotażu.
4. Na końcu dobiegu zamknij klapy.

WYŁĄCZANIE SILNIKA:

1. Przed wyłączeniem silnik ostudź zgodnie z I.U. w L.
2. Wyłącz silnik zgodnie z I.U. w L.
3. Zamknij zawór paliwa.
4. Wyłącz akumulator i wszystkie wyłączniki elektryczne (dźwigienki w dół).
5. Opuszczając kabinę pamiętaj, że po tobie wsiądzie inny pilot; pozostaw więc wszystko w należytym porządku.
6. Zgłaszając instruktorowi (kierownikowi lotów) wykonanie zadania, zamelduj o wszystkich dostrzeżonych w czasie lotu nieprawidłowościach pracy samolotu, silnika i osprzętu.

UŻYTKOWANIE SAMOLOTU JAK-18

PRZED ZAJĘCIEM MIEJSCA W KABINIE:

Sprawdź włączenie iskrowników w drugiej kabinie
- ilość paliwa „1„–150 l; „3/4"–112 l; „1/2"– 75 l
- zabezpieczenie pasów w drugiej kabinie.

PO ZAJĘCIU MIEJSCA W KABINIE:

Sprawdź zabezpieczenie zaworu podwozia.

ROZRUCH SILNIKA:

- gaz – pełen;
- zawór paliwa – otwarty;
- zawór sprężonego powietrza – otwarty (40–50 kG/cm^2);
- 3 do 5 zastrzyków pompką rozruchową – ZABLOKUJ POMPKĘ!
- ręczną pompką stwórz ciśnienie 0,1–0,3 kG/cm^2;
- gaz – mały;
- włącz akumulator i przyrządy pokładowe;
- włącz iskrowniki;
- uruchom silnik przyciskiem.

GRZANIE I PRÓBA SILNIKA:

- początkowe ciśnienie oleju – 1,5 kG/cm^2;
- zwiększaj stopniowo obroty silnika – 700 – 1100 – 1400;
- ciśnienie oleju po 15–20 s – nie mniejsze 3–5 kG/cm^2;
- grzej silnik do uzyskania temperatury oleju – 40°C;
- temperatura głowic – 100°C;
- sprawdzenie maksymalnych obrotów – 1850;
- iskrowniki sprawdź na obrotach – 1600;
- prądnicę sprawdź na obrotach – 1450;
- sprawdzenie minimalnych obrotów – 450;
- płynność przejścia – w czasie 3–5 s zmień obroty: 450 – 1850 – 450;
- radiostację sprawdź na obrotach 1400–1500;

KOŁOWANIE:

samolot rusza z miejsca przy 800 obr/min;
- po prostej kołuj z drążkiem „na siebie";
- zakręt – odblokuj kółko tylne przez oddanie drążka do neutrum.

UWAGA: Naciskając dźwignię hamulca przy wciśniętym jednym pedale, hamujesz tylko jedno koło po stronie wciśniętego pedału.

START:

- parametry pracy silnika przy maksymalnych obrotach:
- temperatura oleju – 55–65°C;
- ciśnienie oleju – 4–6 kG/cm^2;
- temperatura głowic – 140–210°C;
- ciśnienie paliwa – 0,2–0,3 kG/cm^2;
- ciśnienie spręż. pow. – min. 40 kG/cm^2;
- prędkość oderwania – Vod = 100 km/h;
- prędkość na wznoszeniu – Vw = 140 km/h;
- od wysokości H = 10–15 m schowaj podwozie;
- od wysokości H = 50–70 m zmniejsz obroty do 1760;
- temperatura głowic nie więcej niż 210°.

LOT POZIOMY:

- prędkość Vprzel = 180 km/h;
- obroty n = 1640 obr/min;
- temperatura oleju – 55–65°C;
- temperatura głowic – 140–210°C;
- temperatura mieszanki – 10–15°C;
- ciśnienie oleju – 4–6 kG/cm^2;
- ciśnienie paliwa – 0,2–0,5 kG/cm^2;
- kontroluj zużycie paliwa – 35 l/h.

LĄDOWANIE:

- podwozie wypuść przy prędkości nie większej niż 140 km/h;
- sprawdź zablokowanie podwozia – sygnalizacja świetlna i mechaniczna na skrzydle;
- prędkość lotu ślizgowego – 140 km/h;
- obroty 450–550;
- wypuść klapy przy prędkości nie większej niż 140 km/h;
- prędkość podejścia na klapach – 130 km/h;
- prędkość przyziemienia – 95 km/h.

WYŁĄCZANIE SILNIKA:

- ochłodź silnik na obrotach 400–500 do uzyskania temperatury oleju 40°C;
- temperatury głowic – 120°C;
- przepal świecie – 1000 obr/min;
- zmniejsz obroty do 700–800;
- wyłącz iskrowniki.

OGRANICZENIA:

Na samolocie Jak-18 zabrania się:
- przekraczania prędkości 285 km/h;
- otwierania klap przy prędkości większej niż 140 km/h;
- wypuszczania podwozia przy prędkości większej niż 150 km/h;
- startować: przy wietrze czołowym większym niż 60 km/h; przy wietrze bocznym większym niż 17 km/h;
- wykonywać: lotów odwróconych; holowania szybowców; wyrzucania skoczków; lądowania w terenie przygodnym.

UWAGA: Lądowanie przymusowe wykonuj jak lądowanie normalne z wypuszczoną klapą lecz ze schowanym podwoziem.

LOT AIR TOURS

ROZPOCZYNA się nowy sezon turystyczny. Rosnące z każdym rokiem rzesze ludzi, pragnacych spędzić urlop w odległych zakątkach kraju czy daleko poza jego granicami, powodują w tym okresie m. in. gwałtowny wzrost zapotrzebowania na środki przewozu. Niepośledniq i rosnącą rolę w tej mierze, zwłaszcza w przewozach szybkich i dalekich, odgrywa transport lotniczy.

Oczywista jest więc skrupulatność, z jaką Polskie Linie Lotnicze LOT przygotowują się od kilku miesięcy do tegorocznego szczytu przewozów turystycznych. Nim jednak odpowiemy na pytanie, z czym w bieżącym roku LOT wychodzi do turystów, przedstawimy pokrótce ogólne tendencje rozwoju ruchu turystycznego na świecie

DYNAMICZNY ROZWÓJ

Dynamiczny rozwój międzynarodowego ruchu turystycznego uwarunkowany jest szeregiem powiązanych ze sobą elementów. Wynikają one z jednej strony z czynników o charakterze społecznym, z drugiej zaś — z postępu techniki w skali światowej i związanego z nim rozwoju cywilizacji przemysłowej.

Do czynników o charakterze społecznym, dynamizujących rozwój ruchu turystycznego, należy zaliczyć przede wszystkim:

1. Wzrost poziomu stopy życiowej oraz sukcesywne zwiększanie ilości czasu wolnego od pracy. Jest to rezultat dłuższych urlopów, skracania tygodnia pracy oraz wcześniejszego przechodzenia na emeryturę.

2. Wzrost zapotrzebowania na rekreację fizyczną i psychiczną jako efekt wpływu cywilizacji przemysłowej na środowisko naturalne człowieka.

3. Wzrost znaczenia środków masowego przekazu, zwłaszcza telewizji, jako czynnika pobudzającego zainteresowania poznawcze różnymi regionami i krajami.

4. Wzrost poziomu kulturalnego społeczeństw. Łączy się z tym rozszerzenie kręgu zainteresowań innymi kulturami i społeczeństwami.

Czynnikiem sprzyjającym ekspansji turystycznej jest także postęp techniki. Turystyka indywidualna zawdzięcza wiele zwłaszcza rozwojowi motoryzacji. Rozwój turystyki grupowej widoczny jest szczególnie na przykładzie transportu lotniczego. Zastosowanie postępu technicznego w lotnictwie cywilnym, poprzez wprowadzanie szybkich samolotów dalekiego zasięgu i o dużej pojemności umożliwia coraz dalsze, szybsze, wygodniejsze i relatywnie tańsze odbywanie podróży lotniczej.

Oczywiście istnieje też szereg innych czynników wywierających znaczny wpływ na kształtowanie się wielkości ruchu turystycznego. Należą do nich m. in. czynniki polityczne. Dominująca obecnie na świecie polityka ogólnego odprężenia i zacieśnienia współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej sprzyja rozwojowi turystyki międzynarodowej.

SZYBCIEJ I TANIEJ

Przejdźmy do spraw związanych bezpośrednio z rozwojem turystyki lotniczej. Doświadczenia okresu powojennego oraz perspektywy na najbliższe 20—30 lat wskazują na dynamiczny rozwój pasażerskiego transportu lotniczego i wzrost jego udziału w całości przewozów pasażerskich.

Wychodząc naprzeciw zasygnalizowanym tendencjom dynamicznego rozwoju turystyki w skali światowej, towarzystwa lotnicze w coraz większym stopniu nastawiają się na obsługę masowego ruchu turystycznego. Oferują coraz szerszy wachlarz połączeń, nowe taryfy turystyczne, a nawet usługi w dziedzinie obsługi turystów. To prawda, że zgodnie z przepisami Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) usługi turystyczne nie mogą wchodzić w zakres działalności przewoźnika lotniczego. Praktyka jest jednak taka, że przewoźnicy coraz bardziej angażują się w tę działalność. Formy tego zaangażowania są różne, poczynając od pośrednictwa pomiędzy klientem (pasażerem) a biurem podróży, kończąc zaś na otwieraniu przez towarzystwa lotnicze własnych hoteli, biur podróży czy udziale w kapitałach tego typu instytucji. Według aktualnych szacunków, przynajmniej 75 procent towarzystw lotniczych włączonych jest w różnego typu działalność hotelową. Towarzystwa lotnicze posiadają lub mają ulokowane udziały w ok. 400 hotelach, o łącznej ilości 130 tysięcy pokoi w ponad 260 miastach świata.

LOT I TURYSTYKA

Polskie Linie Lotnicze LOT są oczywiście również zainteresowane turystyką, która przynosi określone korzyści. W coraz większym stopniu włączają się do tej działalności — poprzez obsługę coraz większych rzesz turystów udających się z Polski za granicę oraz przylatujących do Polski z całego świata. O zwiększającym się zainteresowaniu PLL LOT obsługą ruchu turystycznego świadczy przede wszystkim uruchamianie nowych połączeń regularnych, nastawionych w zasadzie na obsługę turystów. Chodzi tu przede wszystkim o sezonowe połączenia regularne z Polski w rejon Morza Czerwonego i Adriatyku, takie jak Konstanca w Rumunii, Warna i Burgas w Bułgarii, Split, Rijeka i Dubrownik w Jugosławii. Linie te, na których wykorzystanie miejsc pasażerskich w sezonie letnim jest bliskie 100 procentom, obsługują niemal wyłącznie turystów. Podobna sytuacja ma miejsce na liniach, które z założenia nastawione są na obsługę turystów.

Dużą rolę przywiązuje się również do obsługi turystów zagranicznych, przylatujących do Polski. Placówki zagraniczne PLL LOT są w wielu przypadkach pierwszymi polskimi instytucjami, z jakimi styka się turysta zagraniczny zamierzający udać się do naszego kraju. Oprócz swego podstawowego obowiązku, jakim jest obsługa pasażera lotniczego, placówki te pełną również rolę ośrodka informacji turystycznej, a częstokroć stają się ogniwem, za pośrednictwem którego turysta zagraniczny kontaktuje się z polskimi biurami podróży. Wraz z rosnącym zapotrzebowaniem — następuje więc dalsze usprawnienie obsługi pasażerów zagranicznych. Przede wszystkim oferuje się im pełniejszy wachlarz usług. Aktualnie PLL LOT zapewniają możliwość dokonywania rezerwacji hotelu w wielu miastach Polski, wraz z rezerwacją miejsca w samolocie na liniach krajowych. Celem LOTU jest, aby jeszcze w roku bieżącym pasażer zagraniczny kupujący bilet lotniczy mógł zarezerwować miejsce w hotelu w każdym mieście naszego kraju, do którego dociera samoloty oraz w ważniejszych ośrodkach turystycznych. LOT posiada również w Warszawie na Okeciu własny hotel tranzytowy „Luna" ze 170 miejscami.

Mając na uwadze szeroki wachlarz zagadnień, związanych z obsługą turystyki lotniczej oraz jej wpływ na efekty ekonomiczne w roku ubiegłym w ramach Wydziału Handlowego PLL LOT powołano specjalny zespół, który zajmuje się wyłącznie tą problematyką. Jest to Zespół Turystyki Lotniczej i Imprez Specjalnych, zwany w skrócie Air Tours. Stanowi on niejako pomost pomiędzy klientami zagranicznymi, placówkami zagranicznymi PLL LOT oraz polskimi biurami podróży.

W dziedzinie turystyki wyjazdowej z Polski Air Tours programuje i koordynuje przewozy grup turystycznych, poprzez ustalanie ze Zjednoczeniem Gospodarki Turystycznej i biurami podróży harmonogramów przewozu tych grup. Ma to szczególnie istotne znaczenie przy wyjazdach na trasy cieszące się największym powodzeniem, czyli w rejon Morza Czarnego, Adriatyku i na Bliski Wschód, dokąd odlatuje z Polski, w sezonie letnim, po kilka grup turystycznych tygodniowo.

W obsłudze zagranicznej turystyki przyjazdowej zadania Air Tours koncentruje się na przekazywaniu polskim biurom podróży zapotrzebowań na programy pobytów turystycznych w Polsce, zgłaszanych przez klientów zagranicznych placówkom LOTU. Air Tours ustala też z biurami podróży zasady i formy obsługi turystów lotniczych w Polsce. Chodzi tu przede wszystkim o opracowywanie dla klientów zagranicznych kompleksowych ofert, tzw. package tours, obejmujących przelot i program turystyczny. Cena płacona przez klienta obejmuje całość usług. W ten sposób turysta kontaktuje się tylko z jednym organizatorem jego wyjazdu, bez konieczności kontaktowania się oddzielnie z LOTEM i biurem podróży, mając jednocześnie gwarancję przelotu (rezerwacja miejsca) w terminie najbardziej dogodnym dla zrealizowania wybranego przez siebie programu turystycznego.

Istotnym zadaniem Zespołu Turystyki Lotniczej i Imprez Specjalnych (Air Tours) jest również inicjowanie, wspólnie z biurami podróży, nowych form usług turystycznych. Należą do nich m. in.:

- **programy „Fly and drive", polegające na przelocie do Polski, a następnie podróżowaniu po kraju wynajętym samochodem ze ściśle określonym programem turystycznym lub na zasadzie swobodnej wędrówki**
- **„Joint tours" czyli wycieczki turystyczne na trasach łączonych, obejmujących pobyt w Polsce i innych krajach;**
- **programy turystyczne przy okazji różnego typu imprezach kulturalnych, sportowych itp., odbywających się w Polsce;**
- **programy turystyczne dla pasażerów LOTU, przebywających w Warszawie tranzytem;**
- **specjalistyczne programy turystyczne, przeznaczone dla turystów o określonych zainteresowaniach, takich jak wczasy konne czy wędkarskie, polowanie, obozy sportowe, turystyka kwalifikowana, programy dla grup o określonych zawodach, itp.;**
- **pobyt w polskich uzdrowiskach;**
- **obsługa dużych imprez odbywających się w Polsce, jak kongresy, zjazdy, imprezy kulturalne, sportowe itp.**

Szeroki program działania, zmierzający do zaspokojenia zwiększającego się popytu na turystykę lotniczą, tak wyjazdową jak przyjazdową, nakłada na PLL LOT liczne obowiązki, częstokroć wykraczające poza tradycyjne ramy działania linii lotniczych. Dlatego podkreślić należy, że w zamierzeniach LOTU jednym z postawowych elementów jest rozwijanie szerokiej współpracy z polskimi biurami podróży oraz placówkami zagranicznymi (Ośrodkami Informacyjnymi), prowadzonymi przez Zjednoczenie Gospodarki Turystycznej. Wyrazem tego jest zawarcie przez LOT porozumień z szeregiem biur podróży. W najbliższym czasie LOT przewiduje zawarcie tego typu porozumień z pozostałymi biurami podróży.

HEK

Zdjęcia: M. Kobrzyński i J. Czerniak



ALEKSANDER JAKOWLEW

O SWYM NOWYM SAMOLOCIE JAK—42

Specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" — Agencja Prasowa Nowosti

Jak-42 to nazwa nowego samolotu, jaki przygotowywany jest w biurze konstrukcyjnym, którym kieruje generalny konstruktor, laureat leninowskich i państwowych nagród, dwukrotny Bohater Pracy Socjalistycznej Aleksander Jakowlew.

Jak-42 jeszcze nie latał, ale mamy możność zapoznać się z wierną makietą samolotu wykonaną w wielkości naturalnej. Ustawiono ją w jednej z hal zakładu doświadczalnego wytwórni. Na pierwszy rzut oka nowy płatowiec przypomina swego poprzednika Jaka-40. W rzeczywistości jest to znacznie większa maszyna. Ma trzy silniki: dwa umieszczone są w tylnej części kadłuba po obu jego bokach, a trzeci w kadłubie na jego końcu. Charakterystyczny jest długi wlot powietrza, umieszczony na przedłużeniu statecznika pionowego nad kadłubem. Skrzydła nowego samolotu w odróżnieniu od Jaka-40 mają pewien skos do tyłu. Jeśliby postawić obok siebie dwa samoloty Jak-40 i Jak-42, od razu się okaże o ile rozmiarami ten ostatni przerasta swego poprzednika. Na przykład średnica kadłuba nowego samolotu jest o półtora metra większa niż w Jaku-40. Długość całkowita wzrosła do 15 m, a w pomieszczeniach pasażerskich nowej maszyny jest 100—120 miejsc.

Błędne byłoby jednak twierdzenie, że nowy samolot jest po prostu geometrycznym powiększeniem poprzedniej konstrukcji. Tylko następujące cechy są wspólne dla obu różnych przecież samolotów: prostota, niezawodność, łatwość eksploatacji i duży komfort kabin pasażerskich.

— Czy można prosić o nieco danych technicznych Waszego nowego samolotu? — pytamy Aleksandra Jakowlewa.

— Jak-42 ma identyczne przeznaczenie co Jak-40. Jest to samolot przeznaczony do lotów nawet do najdalszych rejonów naszego kraju. W Związku Radzieckim, i za granicą, lotnictwo transportowe w ostatnim dziesięcioleciu posiadało już i rozwijało park odrzutowych samolotów dalekiego zasięgu, maszyn ciężkich i bardzo ciężkich. Natomiast do transportu krótkiego na liniach wewnętrznych posługiwano się stosunkowo niewielkimi samolotami zaopatrzonymi w silniki tłokowe. Oto dlaczego powstał Jak-40, pierwszy na świecie samolot swojej klasy zbliżający park samolotów linii krajowych do epoki lotnictwa odrzutowego. Odwieczne zadanie polegające na znalezieniu kompromisu pomiędzy niezawodnością, bezpieczeństwem lotów, ekonomicznością i wysokimi charakterystykami lotnymi, zostało pomyślnie rozwiązane.

Trudno byłoby poprzestać na dotychczasowych osiągnięciach, należało zbudować bardziej pojemny „autobus" powietrzny, zachowując przy tym dobre właściwości startu i lądowania, niekoniecznie z pasów startowych specjalnych lotnisk, oraz właściwości lotne i komfort Jaka-40. W ten sposób narodził się Jak-42.

Normalny zasięg nowego samolotu wynosi 1800 km, a maksymalny 2800 km. Fotele dla pasażerów ustawione są w kabinie po sześć w rzędzie. W środku jest przejście. Pasażerowie Jaka-42 nie będą musieli tracić cennego czasu na lotniskach w oczekiwaniu na transport czy odbiór bagażu podręcznego. Na pokładzie naszego samolotu obowiązuje zasada „bagaż przy sobie". Przewidziano także przewóz towarów w odpowiednich zasobnikach-kontenerach. Chcemy jednak aby samolot był uniezależniony od służb naziemnych. Przykładem może być własny trap samolotu. Istnieją dwa takie trapy: jeden zabudowany w tylnej części kadłuba, a drugi na wysokości kabiny załogi. Załogę samolotu stanowią dwie osoby.

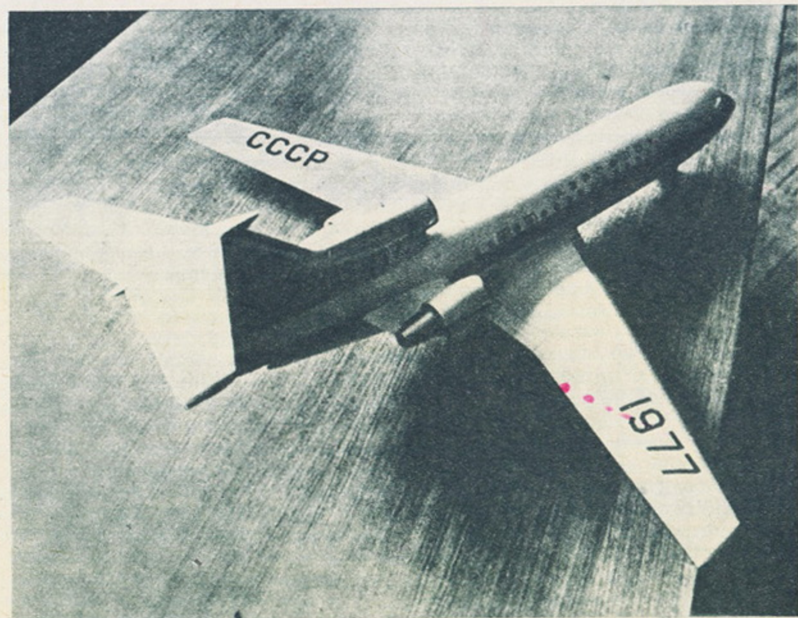
— Jakie silniki posiada Wasz nowy samolot?

— Prace nasze prowadzimy wspólnie ze specjalistami budowy silników z biura konstrukcyjnego kierowanego przez W. Łotarewa. Oni to zbudowali dla samolotu Jak-42 dwustopniowe, turboodrzutowe silniki o ciągu po sześć i pół tony. Nowe silniki charakteryzują się stosunkowo małym zużyciem paliwa.

— Czy nowy samolot będzie wykorzystywany wyłącznie w ZSRR?

— Sądzę, że samolot Jak-42 można będzie wykorzystywać nie tylko w Związku Radzieckim. Rozpoczynając pracę nad naszym samolotem, postawiliśmy sobie zadanie stworzenia konstrukcji odpowiadającej normom przyjętym w każdym kraju świata.

ALEKSIEJ GOROCHOW



Tak będzie wyglądał nowy samolot Aleksandra Jakowlewa, Jak-42. Zdjęcie przedstawia model samolotu. Model ten pokazany został po raz pierwszy w roku 1973, a jak wynika z wstępnych informacji prasowych, samolot Jak-42 wejdzie na linie „Aerofłotu" w latach 1976—77.

Poniżej — samolot Jak-40, pierwszy turboodrzutowy samolot przeznaczony dla potrzeb bliskiej komunikacji.



JEST w Szczecinie Spółdzielnia Mieszkaniowa **„Kotwica"**. Na jednym z osiedli Aeroklub Szczeciński zorganizował modelarnię. W fakcie tym nie ma nic nadzwyczajnego. Ale jeśli dodać, że wspomniana spółdzielnia chce zbudować dla aeroklubu solidną, wzorcową modelarnię, nie przystosowany na prędce lokal, ale całkowicie od podstaw przemyślany obiekt przeznaczony dla potrzeb młodzieży lotniczej, to jest na pewno wydarzenie, o którym warto pisać.

O małym lotnictwie w Szczecinie rozmawiam z członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL **Czesławem Cimoszką**. Jest on jednym z zasłużonych wychowawców młodzieży lotniczej. Pracę na tutejszym terenie rozpoczął 25 lat temu. Chyba to już mówi samo za siebie. Znany jest dobrze modelarzom lotniczym w całej Polsce, zarówno jako zawodnik, instruktor jak i organizator ciekawszych imprez małego lotnictwa.



Lucja i Czesław Cimoszkowie, wychowawcy pokolenia młodzieży lotniczej w Szczecinie.
Zdjęcie: B. Koszewski

między stocznią a lotniskiem

Od Cimoszki dowiedziałem się o inicjatywie Spółdzielni „Kotwica". Z dalszej naszej rozmowy wynika, że o ile tylko Aeroklub Szczeciński zdoła wyposażyć i zadbać o zbudowaną modelarnię, powstanie, zdaniem mojego rozmówcy, wzorowy ośrodek, którego zazdrościć będzie każde miasto w Polsce.

Zanim to jednak nastąpi, pytam o sprawy bieżące. Wiem na przykład, że Aeroklub Szczeciński podpisał parę lat temu z Kuratorium Okręgu Szkolnego porozumienie o współpracy, ściślej — o wprowadzeniu do szkół zajęć modelarskich. Otóż porozumienie jak również przychylna w kuratorium atmosfera istnieją. Brak niestety w aeroklubie ludzi, którzy mogliby konkretnie realizować porozumienie. Proszę sobie wyobrazić, że aeroklub wielkiego miasta, jakim jest Szczecin, nie ma etatowego kierownika modelarstwa lotniczego! Chyba ta informacja wystarczy. Sprawami małego lotnictwa zajmuje się energicznie, ale rzec można ubocznie, bo półetatowo, pilot szybowcowy i entuzjasta modelarstwa **Władysław Jagiełło**.

Zresztą przykład Szczecina nie jest odosobniony. Gdzieś nam się pogubili dawni doświadczeni i wypróbowani szefowie modelarstwa lotniczego, którzy przecież nie tylko administrowali w swoich województwach, ale nadawali pewien ton pracy z dziećmi i młodzieżą. Była, a nikt mi chyba nie zaprzeczy, pewna odrębność działania. Można było mówić o „szkołach" **Brelskiego** w Kielcach, **Pakielewicza** we Wrocławiu i na pewno **Cimoszki** w Szczecinie, jak i **Skrzypczyka** w Gdańsku, a ograniczę się tylko do wymienienia kilku nazwisk z dużego grona ludzi, którzy pewnego pięknego dnia po prostu zrezygnowali z kierowniczych tytułów w małym lotnictwie i przeszli do innych zajęć, nie rezygnując oczywiście ze swojego zamiłowania do lotnictwa, bo o tym mowy być nigdy nie może.

Ale wróćmy do Szczecina. Jak też tam dają sobie radę? W grudniu ub.r. i styczniu br. zorganizowali kurs instruktorów, ale jeszcze nie są w pełni zadowoleni z wyników, mimo iż zyskali kilku nowych instruktorów. O sprawy młodzieży lotniczej troszczy się nie tylko Aeroklub Szczeciński, ale osobiście sam wojewoda, który właśnie na potrzeby modelarstwa przekazał w grudniu ubiegłego roku 20 tys. złotych, a na początku bieżącego 150 tys. złotych. Oto przykład z ostatniego tylko okresu.

Czesław Cimoszko rozpoczął pracę w lotnictwie i dla lotnictwa w roku 1951, jeszcze w Lidze Lotniczej jako uczeń Państwowej Szkoły Technicznej w Szczecinie (pracował oczywiście na półetacie). Ukończył jeden z pierwszych kursów instruktorskich Ligi w Krakowie, w którym brało udział ponad pół setki młodzieży. Niektórzy dotrwali do dziś.

Do 1966 roku był szefem modelarstwa, uzyskując w tymże Szczecinie tytuł technika. Potem przeszedł do Szczecińskiej Stoczni Remontowej gdzie aktualnie pracuje pełniąc funkcję dyspozytora. Ma niezwykle odpowiedzialną pracę, którą wypełnia wraz z czterema współtowarzyszami w ciągu 24 godzin, oczywiście na trzy zmiany. Dyspozytor przypomina szybkością decyzji lotnika. Musi działać natychmiast i bezbłędnie. Oto przykład. Barka znajdująca się w stoczni zaczęła nagle tonąć. Tylko dzięki szybkiej decyzji natychmiast zawezwano dźwig pływający i uniknięto poważnych kłopotów, ściągając barkę na mieliznę bez potrzeby uciekania się do trudnego wyławiania sporej jednostki. Decyzja dyspozytora została wysoko oceniona przez kierownictwo stoczni, czego wyrazem była ostatnio przyznana premia specjalna.

A modelarstwo? Gdy pytam czy znajduje jeszcze czas na pracę instruktorską, dowiaduję się, że prowadzi modelarnię osiedlową. Są tu magnetofony, projektory i inne pomoce szkoleniowe. Naturalnie, tak jak zawsze od lat bywało, u Cimoszki jest wzorowy ład i porządek. Tu w tej zaledwie 80 m^2 liczącej modelarni budowane są różne konstrukcje, ale przypuszczam, że bardziej jeszcze kształtują się charaktery przyszłych obywateli naszego kraju. Piękne wyposażenie techniczne, które jest pasją Cimoszki, służy jak się okazuje nie tylko uczniom modelarzom, ale również ich rodzicom... Pan Czesław filmuje wraz ze swymi podopiecznymi przebieg różnych imprez sportowych, a następnie zaprasza na gotowy i starannie opracowany film wszystkich rodziców. Patrzcie, mówi zapewne, jak spędzają czas Wasze dzieci. Zobaczcie jak pracują na starcie i w modelarni... Sądzę że taki sposób, chociaż nie Cimoszko go przecież wynalazł, jest odkrywczy i godny upowszechnienia, tym bardziej że istnieje sporo filmów w APRL, które można, podobnie jak i przeźrocza, wykorzystać w pracy nie tylko szkoleniowej. Cimoszko powiedział mi również, że jego filmy oglądają ze szczególnym zainteresowaniem ci modelarze, którzy jeszcze nie byli nigdy na zawodach, podobnie jak i uczestnicy imprezy, którzy mają możność zobaczyć całą imprezę właśnie na ekranie, bo w rzeczywistości widzą tylko wycinek jednej lub kilku konkurencji. To też jest ważne.

W modelarni zatrudnieni są naturalnie dwaj instruktorzy, bo sam kierownik nie zdołałby prowadzić wszystkich zajęć. Modelarnia powstała dzięki pomocy Spółdzielni Mieszkaniowej. Wyekwipowana została staraniem Aeroklubu Szczecińskiego, zaradności instruktorów, no i mogę dodać — inicjatywie jej kierownika, który skromnie przemilcza swoje zasługi. Zajęcia dla 46 modelarzy trwają tradycyjnie od początku roku szkolnego i przedłużane są nawet — na wakacje. Tak było w roku ubiegłym, kiedy modelarze szczecińscy pojechali na obóz w Lisich Kątach, uzyskując szereg sukcesów sportowych. Dużym osiągnięciem jest fakt, że stosunkowo mała modelarnia może poszczycić się aż dwoma mistrzami Polski: w kategorii modeli szkolnych zaszczytny tytuł zdobył w roku 1973 **Jacek Gryczka**, a w kategorii szybowców A-1 **Sławek Kutelewicz**.

A modelarstwo kosmiczne? Oczywiście istnieje grupa rakietowa, którą prowadzi doskonały fachowiec **Janusz Szulc**. Jest również grupa budująca modele zdalnie kierowane przystosowane do aparatury radzieckiej „Pilot". Już trzech modelarzy zdobyło srebrne odznaki startując wypróbowanym zresztą rodzinnie modelem szybowca konstrukcji Cimoszki. Dlatego piszę „rodzinnie", bowiem żona pana Czesława tym właśnie modelem zdobyła tytuł mistrza Polski przed paroma laty. Tu należy wyjaśnić, że jeszcze do połowy roku ubiegłego żona mego rozmówcy zajmowała się pracą instruktorską, będąc znaną, doskonałą zawodniczką. Modelarnię jej objął obecnie inż. **Zbigniew Maciejewski**, dodajmy również stoczniowiec.

Państwo Cimoszko mają dwóch synów. Obaj uczą się w liceum. Młodszy 16-letni ukończył III klasę wyszkolenia szybowcowego. Ma za sobą już loty wleczone za samolotem. Starszy 18-letni prowadzi harcerską drużynę lotniczą w szkole, pomaga instruktorowi, jest zapalonym modelarzem. Czy można wymarzyć sobie idealniejszą rodzinę, tak silnie związaną z lotnictwem? Jeśli dodam na zakończenie, że Czesław Cimoszko pełni funkcję prezesa Aeroklubu Szczecińskiego, to postać działacza społecznego i lotniczego będzie jeszcze wyraźniejsza.

Z wysokości prezesowskiego fotela na pewno lepiej widać sprawy dużego lotnictwa. Lepiej też można zobaczyć sprawy lotnictwa małego, bez którego istnienia trudno wyobrazić sobie prawidłowy dopływ młodych zapaleńców, fanatyków i innych entuzjastów do poszczególnych sekcji naszych aeroklubów.

Jeśli ktoś nie wierzy, iż można pogodzić pracę zawodową z bardzo czynną działalnością społeczną i ulubionym modelarstwem, niech zajrzy do Szczecina. Modelarnia pana Cimoszki czynna jest codziennie.

PAWEŁ ELSZTEIN

WROCŁAWSKIE SKRZYDŁA

12 maja obchodzi się w stolicy Dolnego Śląska tradycyjnie „Dzień Wrocławskich Skrzydeł". W tym roku ma on szczególny charakter, albowiem przypada w roku 30-lecia Polski Ludowej. Jest to więc okazja do przeglądu dorobku wrocławskich lotników, którzy w skali ogólnokrajowej mogą się poszczycić wieloma sukcesami.

Aby przybliżyć problematykę wrocławskich skrzydeł naszym Czytelnikom, zaprosiliśmy na łamy „Skrzydlatej" znanych wrocławskich dziennikarzy, zajmujących się publicystyką lotniczą, którzy na czterech kolumnach tego numeru (w charakterze wkładki) piszą o problemach lotnictwa i przemysłu stolicy Dolnego Śląska.

Kolegom po piórze z Wrocławia dziękujemy za miłą współpracę, a Czytelnikom życzymy przyjemnej lektury na „Dzień Wrocławskich Skrzydeł". (red.)



W CZYM ZASŁUGI - W TYM PRZYSZŁOŚĆ

mówi Zbigniew Nadratowski

— Aeroklub Wrocławski należy do ścisłej czołówki polskich klubów lotniczych. Dominując w szybownictwie i spadochroniarstwie odnotowuje on na swym koncie wciąż nowe osiągnięcia, m. in. autorstwo cenionych i podchwytywanych przez inne ośrodki akcji popularyzatorskich i przedsięwzięć organizacyjnych. Gdzie tkwi tajemnica tych sukcesów? — pytamy mgr. inż. Zbigniewa Nadratowskiego — wojewodę Dolnego Śląska, a zarazem prezesa honorowego Aeroklubu.

— Imponujący dorobek klubu jest dziełem jego pełnych zapału, inwencji i ambicji członków i sympatyków, rzeszy ludzi, nie zawsze zawodowo, ale z reguły uczuciowo silnie i trwale związanej z lotnictwem. To, że rekrutują się oni z różnych środowisk, znajduje odbicie w wielokierunkowej działalności, której celem jest zarówno popularyzacja lotnictwa jak i wykorzystanie go dla szeroko rozumianych potrzeb społeczeństwa i gospodarki narodowej. Te mądre intencje stanowią podłoże wszystkich wrocławskich inicjatyw. Wymienię tylko najcenniejsze: pomysł zorganizowania usług agrolotniczych, a następnie zastosowania samolotów w gospodarce leśnej i stawowej, coraz powszechniej wprowadzaną w życie ideę tworzenia lotnictwa dyspozycyjnego, powołanie przy wrocławskiej Akademii Wychowania Fizycznego specjalizacji lotniczej, a także tak udane imprezy jak Rajd Dziennikarzy i Pilotów, zawody „O Błękitną Wstęgę Odry", Olimpiadę Wiedzy Lotniczej, liczne wystawy sprzętu lotniczego i pokazy.

— Czy i jakie widzi Pan możliwości szerszego udostępnienia młodzieży sportów lotniczych z racji ich niezaprzeczalnych związków z podnoszeniem obronności kraju i patriotycznym wychowaniem młodych ludzi?

— Opowiadam się za jak najszerzej pojętą popularyzacją lotnictwa, za rozwojem modelarni, kół młodych, harcerskich drużyn lotniczych. Bądźmy jednak realistami; spośród tysięcy dziewcząt i chłopców zarażonych bakcylem lotnictwa tylko najlepsi — najbardziej wytrwali, zdolni predestynowani mogą zdobywać licencje pilotów, pozyskać któryś z lotniczych zawodów. Ale i dla pozostałych kontakty z lotnictwem nie będą stratą czasu. Nabyta wiedza i nawyk zdrowej rywalizacji — równania do najlepszego — zwiększy ich przydatność społeczną i zawodową.

— Jakie są Pana — jako wojewody wrocławskiego — koncepcje rozszerzenia związku lotnictwa z gospodarką dolnośląską, a także rozwiązania skomplikowanego urbanizacyjnym rozmachem Wrocławia i Jeleniej Góry problemu lotnisk sportowych?

— Przemysł dolnośląski powiązany jest nićmi kooperacji z przedsiębiorstwami całego kraju, a pilne potrzeby transportowe mogą — do czasu rozwoju lotnictwa dyspozycyjnego — zaspokajać aerokluby. Ich sprzęt i kadra powinny być wykorzystywane do szybkiej interwencji przy wypadkach komunikacyjnych, dla patrolowania dróg i kontroli ruchu drogowego.

W związku ze zmianą struktury rolnictwa i demografii wsi rośnie popyt na usługi agrotechniczne, bez których w najbliższych latach nie obejdzie się żadne nowoczesne gospodarstwo państwowe czy spółdzielcze. Wzrost rangi Dolnego Śląska i zainteresowania tym regionem w kraju i za granicą uzasadniają konieczność stworzenia turystycznej komunikacji lotniczej z Kotliną Jeleniogórską, w której powinno powstać lotnisko zaspokajające potrzeby nie tylko regionalnego aeroklubu. Jeszcze bardziej pilna i oczywista jest sprawa sportowego lotniska we Wrocławiu. To musi być inwestycja trwała, zlokalizowana, w rozsądnej odległości od centrum miasta, a przy tym stanowiąca stosowne zaplecze dla rozwoju różnego typu usług lotniczych. Spośród kilku rozpatrywanych, najbardziej korzystna jest lokalizacja lotniska w pobliżu wsi Raków, na terenie odległym od Wrocławia zaledwie o 13 km, niestety nie podlegającym terenowej administracji. Wyrażam nadzieję, że stosowne władze docenią pozycję i pilne potrzeby Aeroklubu Wrocławskiego i doprowadzą do zgodnego ze społecznym interesem rozwiązania tego dylematu.

Rozmawiała: HALINA MAREK

Uczestnicy Samolotowych Rajdów Dziennikarzy i Pilotów — pil. Waldemar Gross (Aeroklub Wrocławski) i red. Bogusław Panek („Gazeta Robotnicza"). Zdjęcie: T. Szwed



AEROKLUB
z inicjatywą i problemami

AEROKLUB Wrocławski ma szczęście do ludzi. W ciągu prawie 30-lecia swego istnienia skupił wielu miłośników lotnictwa, spośród których wyrosło wielu doskonałych pilotów szybowcowych, samolotowych, skoczków spadochronowych, modelarzy, mechaników i działaczy. Wystarczy wymienić takie nazwiska jak: **M. Gorzelak, J. Popiel, M. Czmielówna, S. Łuszpiński, M. Kozdra, W. Soleżyński**, małżeństwo **K. i E. Ligoccy, J. Zwierzchowska, S. Babiarz, W. Gross, M. Mokwa, S. Maksymowicz, S. Żurad**, które znane są nie tylko w kraju, ale i za granicą. Sukcesy tych ludzi nie byłyby możliwe, gdyby nie grono oddanych działaczy, takich jak: **dr S. Walczak, B. Kochanowski**, inż. **W. Malina, J. Buczak** i wielu innych, dzięki którym można rozwiązywać problemy niekiedy niemożliwe do rozwiązania. Osobny rodział wśród działaczy stanowi mgr inż. pil. **Antoni Chojcan** – kierownik Aeroklubu Wrocławskiego, dusza wrocławskiego lotnictwa ogólnego i inicjator wielu nowych form pracy lotniczej.

Każdego roku inicjację lotniczą w różnych formach przechodzi kilkaset młodych dziewcząt i chłopców. Obecnie szkoli się około 800 modelarzy, planuje się przygotować 20 szybowników, 30 spadochroniarzy i kilku pilotów samolotowych. Obok tradycyjnych form szkolenia wprowadza się nowe. W grupie szybowników i spadochroniarzy wprowadzono w tym roku ścisłe łączenie teorii z praktyką lotniczą już od pierwszych dni szkolenia. Sprzyja to uatrakcyjnieniu zajęć i umożliwia młodzieży nie tylko zdobycie wiedzy i umiejętności praktycznej obsługi sprzętu, ale przede wszystkim pokochanie lotnictwa od pierwszych dni pobytu na lotnisku. Specjalnością ostatnich lat było przygotowywanie pilotów dla rolnictwa. W krótkim czasie wyszkolono w zakresie ochrony oraz nawożenia roślin i lasów około 100 pilotów samolotowych. Chętnych do tej pracy w Zakładzie Usług Agrolotniczych nie brakuje. Szczególnie ciekawe formy pracy wprowadza się wśród skoczków spadochronowych. Jest to możliwe dzięki osiągnięciom naukowym zakładu spadochroniarstwa przy miejscowej AWF.

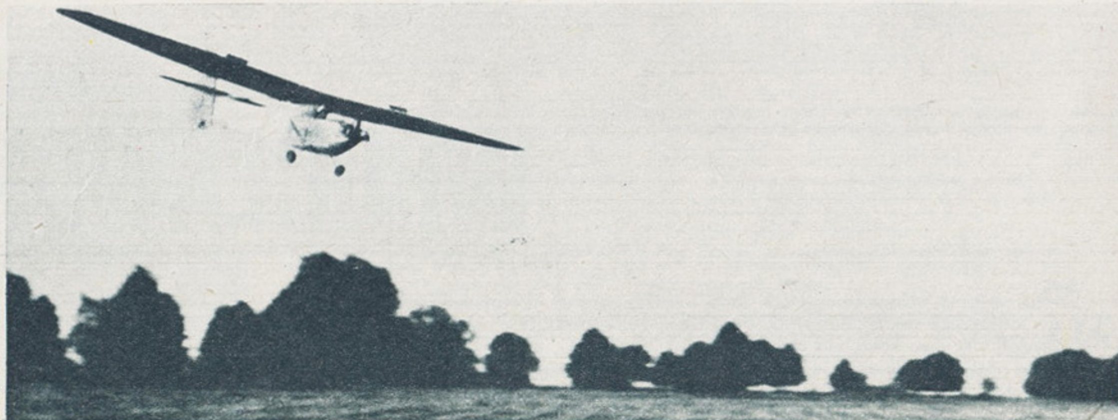
Tak znaczna liczba szkolących się, to m. in. wynik skutecznej pracy propagandowej Aeroklubu Wrocławskiego. Tradycją stały się coroczne pokazy i wystawy lotnicze, które obserwuje tysiące mieszkańców Wrocławia oraz Dolnego Śląska, bo z imprezami lotniczymi występuje aeroklub również w Kłodzku, Środzie Śl., Trzebnicy i innych miastach powiatowych. Tu zrodziły się rajdy samolotowe dziennikarzy i pilotów, święto nie tylko wrocławskiego, ale i krajowego lotnictwa, stanowiące świetną propagandę tego sportu. Każda większa impreza aeroklubu jest jednocześnie okazją do szerokiej popularyzacji lotnictwa wśród mieszkańców.

Wszystkie te osiągnięcia powstają na dość skromnej bazie wrocławskiego lotnictwa. I nie idzie tu już o ilość, ale asortyment i jakość sprzętu. Brakuje pełnosprawnego dwumiejscowego szybowca typu „Bocian", nie ma typowego samolotu do wykonywania akrobacji, radiostacje są stare i wyeksploatowane. Jedynie spadochroniarze mają sprzęt bez zarzutu i na razie w wystarczającej ilości. Większość jednak sprzętu lata tylko dzięki przysłowiowym „złotym rękom" mechaników i troskliwości pilotów.

Sprzęt to jeden z problemów nurtujących Aeroklub Wrocławski. Drugim znacznie ważniejszym i wynikłym w ostatnich miesiącach jest sprawa lotniska. Teren na Małym Gądowie został decyzją władz miejskich przeznaczony pod budownictwo mieszkaniowe. Rozstrzygnięto konkurs na zabudowę osiedla, nie zapadła jednak decyzja o lokalizacji nowego lotniska. Pod uwagę brane są koncepcje: zagospodarowanie niemal dziewiczego pod względem lotniczym terenu we wsi Mirosławice, odległej o około 40 km od Wrocławia, bez dogodnej komunikacji miejskiej, co z góry przesądza przyszłość lotniska i druga – adaptowanie terenu w podmiejskim osiedlu Raków, 12 km od centrum, z dogodną komunikacją, terenu już częściowo wykorzystywanego przez lotnictwo sportowe. Niebagatelne są też koszty. W przypadku Mirosławic wyniosłyby one ponad 100 mln zł, zaś Rakowa – 30–40 mln zł.

Decyzja jeszcze nie zapadła, choć budowlani stoją już u granic lotniska na Małym Gądowie. Należy jednak wierzyć że zapadnie ona w najbliższym czasie i zwyciężą argumenty przemawiające za Rakowem. Chodzi bowiem o przyszłość wrocławskiego lotnictwa ogólnego, o utrzymanie i pomnożenie dotychczasowego dorobku. Władze aeroklubu i wszyscy ludzie związani z lotnictwem liczą tu na przychylność przedstawicieli władz lokalnych, którzy już niejednokrotnie dali się poznać jako wypróbowani sojusznicy „wrocławskich skrzydeł". Są wśród nich I sekretarz KW PZPR Ludwik Drożdż, wojewoda wrocławski, a jednocześnie honorowy prezes aeroklubu Zbigniew Nadratowski, prezydent miasta Wrocławia Marian Czuliński, prezes aeroklubu, dyrektor naczelny Kombinatu „Delta-Hydrol" Eugeniusz Olko i inni. Tak się szczęśliwie składa, że właśnie w tym gronie zapadnie decyzja o lokalizacji nowego lotniska. Miejmy nadzieję, że będzie to decyzja odpowiadająca randze, potrzebom i aspiracjom Aeroklubu Wrocławskiego, który w przyszłym roku będzie obchodził 30-lecie swej owocnej działalności.

BOGUSŁAW PANEK



Efektowne podejście do lądowania motoszybowca konstrukcji Józefa Borzęckiego.

WROCŁAWSCY
konstruktorzy — amatorzy

POSTAĆ **Józefa Borzęckiego** jest nierozerwalnie związana z lotniczym ruchem amatorskim w naszym kraju. Wrocławianina przed wieloma laty opanowała bez reszty idea stworzenia bezpiecznego, prostego w pilotażu i w miarę taniego motoszybowca amatorskiego, aparatu, który mógłby prowadzić każdy bez długotrwałego szkolenia. Coś na wzór „latającego skutera". Było to zadanie trudne i wymagające od konstruktora-amatora rzetelnego przygotowana teoretycznego i praktycznego.

Na początku lat 60-tych Józef Borzęcki zaprojektował i zbudował swój pierwszy motoszybowiec amatorski, który nazwał „Stratusem". Aparat powstawał w całkowicie domowych warunkach. „Stratus" był konstrukcji mieszanej (konstruktor wykorzystał przy jego budowie niektóre elementy z szybowca typu „Żuraw") i do jego napędu zastosowano silnik spalinowy od... piły tarczowej. Starty tego ciekawego motoszybowca odbywały się przy pomocy holu samochodowego ze względu na małą moc silnika. Gdy poprzez artykuły prasowe w świat „poszła wieść" o tym dziele wrocławianina — Borzęcki otrzymał setki listów z kraju i zagranicy, głównie z krajów socjalistycznych. Przeważnie młodzi nadawcy prosili w nich o plany, zdjęcia i wskazówki do budowy tego motoszybowca.

Parę lat później po zbudowaniu „Stratusa", konstruktor-amator i pilot w jednej osobie — przystąpił do konstruowania nowego motoszybowca. Tak powstał jeszcze bardziej udany aparat latający, motoszybowiec amatorski „Cirrus". Przy jego konstruowaniu Józef Borzęcki wykorzystał gotowe elementy skasowanego w Aeroklubie Wrocławskim szybowca typu „Salamandra" i wyposażył go w odpowiednio przerobiony silnik samochodowy Volkswagen. Wbrew pozorom konstruowanie „Cirrusa" było sprawą trudną. Należało bowiem wykonać szereg obliczeń wytrzymałościowych, całkowicie samodzielnie zaprojektować podwozie, wzmocnić kadłub itd. Już pierwsze loty „Cirrusa" wykazały, że jest to konstrukcja bardzo udana, łatwa w pilotażu, pewna i tania w eksploatacji. Zarówno w „Stratusie" jak i w „Cirrusie" Józef Borzęcki zastosował swojego pomysłu tzw. sterowanie sprzężone. Mówiąc w skrócie, polega ono na odpowiednim połączeniu linek steru kierunku i steru wysokości. Pedały nożne są w tym systemie zupełnie niepotrzebne i sterowanie obu motoszybowców odbywało się za pomocą wyłącznie drążka sterowego. W roku 1969 Józef Borzęcki i autor niniejszego artykułu wykonali na zmianę na jednomiejscowym „Cirrusie" kilkadziesiąt lotów, z których część trwała ponad godzinę i odbywała sie na pułapie 1800—3000 metrów. Również po zbudowaniu i tej konstrukcji latającej Józef Borzęcki otrzymał moc listów prawie z całego świata. Pisali do niego m. in. hobbiści lotniczy z ZSRR, USA, Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier, NRD — prosząc o informacje o „Cirrusie". Od tego też momentu datuje się ożywiona, przyjacielska korespondencja listowna wrocławianina ze światowej sławy radzieckim konstruktorem lotniczym, Olegiem Antonowem.

Do nie mniej zasłużonych konstruktorów-amatorów lotniczych z Wrocławia należy instruktor modelarstwa lotniczego, **Tadeusz Dobraczyński**, twórca miękkopłata, zwanego też lotnią. Te najprostsze dziś aparaty latające robią wśród hobbistów na całym świecie ogromną karierę. Polska lotnia zbudowana we Wrocławiu pierwsze loty wykonała w 1967 roku. Ten prototyp szybowca z miękkim płatem, skonstruowany przez Tadeusza Dobraczyńskiego i nazwany „Pterodaktyl-1", zbudowany został z bambusowych kijów i tkaniny spadochronowej. W dolnej części aparatu znajdowała się miniławeczka dla pilota i pasy bezpieczeństwa, łączące lotnika z całym aparatem. Tadeusz Dobraczyński wykonał na swojej lotni wiele lotów wleczonych za samochodem. Niektóre z nich odbywały się na wysokości kilkunastu metrów, a ich zasięg wynosił 300—500 metrów. Dziś w naszym kraju wielu konstruktorów-amatorów zbudowało sporo podobnych lotni.

Twórca „Pterodaktyla-1" zaprojektował i zbudował również dwa małe samoloty amatorskie i szybowiec o „papierowej" wręcz masie własnej. Aktualnie lotnictwo amatorskie w Polsce zatacza coraz szersze kręgi wśród młodych miłośników skrzydeł. Z przyjemnością odnotowujemy fakt, że właśnie działalność wrocławian przyczyniła się w bardzo poważnej mierze do popularyzacji tego ruchu.

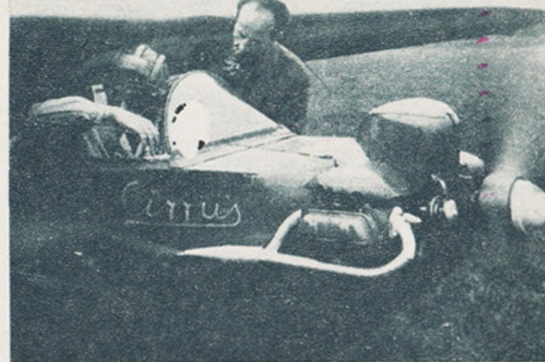
ANDRZEJ MACKO

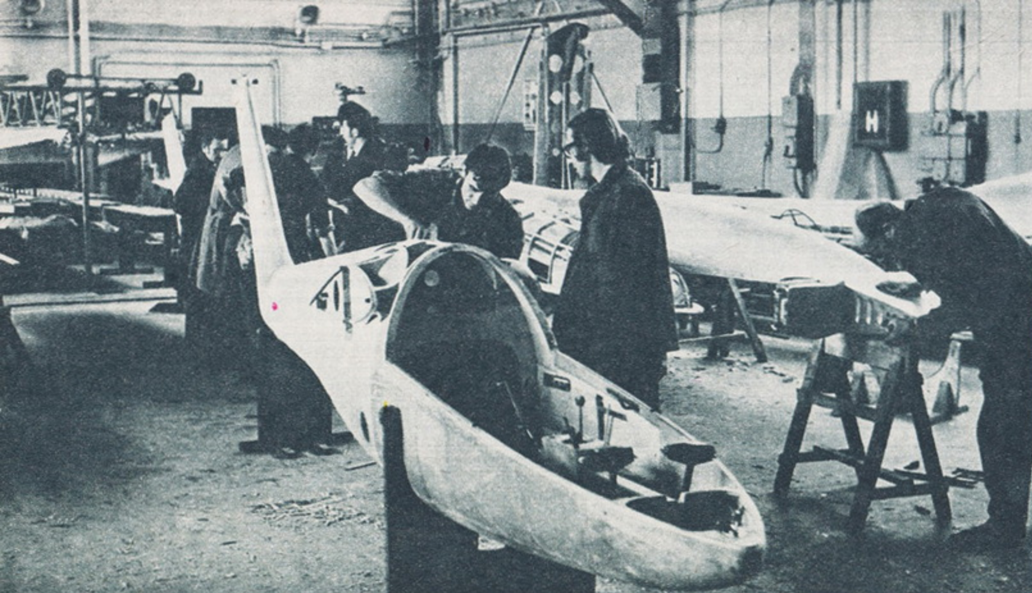


Tadeusz Dobraczyński podczas konstruowania swojego pierwszego samolotu amatorskiego w układzie dwupłatowca.

Autor artykułu (w kabinie) przed kolejnym lotem na motoszybowcu amatorskim „Cirrus". Stojący obok konstruktor-amator Józef Borzęcki pomaga pilotowi zapiąć pasy bezpieczeństwa.

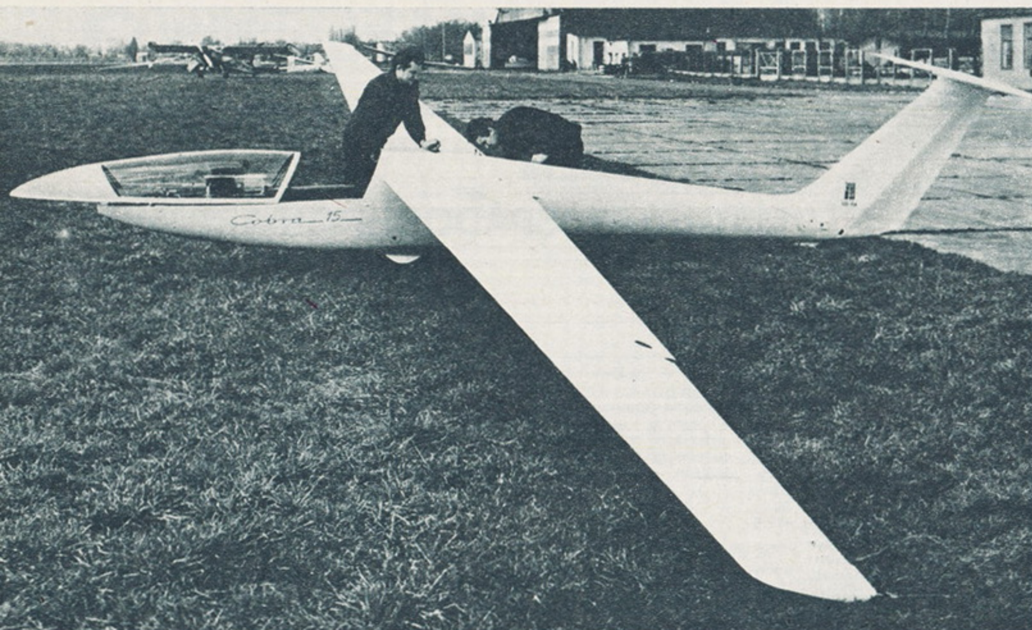
Zdjęcie: G. Kurzajczyk





Prace montażowe wymagają szczególnie dużo cierpliwości.

Ostatnie, bardzo dokładne sprawdzenie szybowca przed próbnym lotem.



TRIUMF „COBRY" na zagranicznych rynkach

NIE ulega wątpliwości, że polskie szybowce w ogóle, a w ostatnich latach głównie „Foki" i „Cobry", cieszą się zasłużonym uznaniem wśród zagranicznych odbiorców. Do chwili obecnej grubo ponad dwa tysiące polskich szybowców lata w ponad 30 krajach świata.

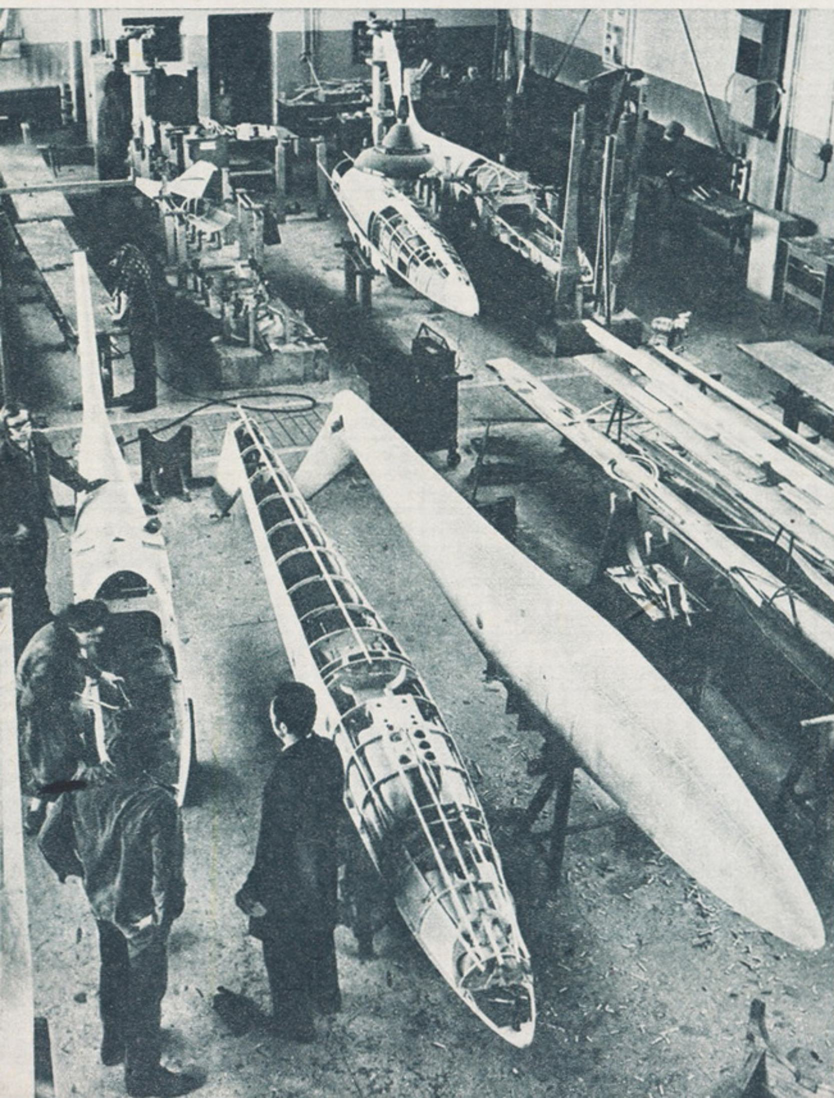
O walorach polskich szybowców wyczynowych najlepiej świadczy fakt, iż właśnie na nich piloci uzyskali połowę rekordów świata. Za współautora tych sukcesów uznać trzeba wrocławski Zakład Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Stanowi on, obok zakładu w Jeżowie Sudeckim drugą filię zakładów szybowcowych w Bielsku-Białej. Przypomnijmy w tym miejscu historię sukcesów. Otóż przełomowym osiągnięciem polskich konstruktorów był szybowiec typu „Foka". W tym właśnie szybowcu wprowadzono po raz pierwszy leżącą pozycję pilota. Ponadto zainstalowano kolumnową tablicę przyrządów oraz skośne usterzenie pionowe. Autorem tej nowoczesnej konstrukcji był mgr inż. W. Okarmus i inż. P. Mynarski.

Już w 1960 roku wrocławski Zakład Sprzętu Lotnictwa Sportowego podjął seryjną produkcję tego szybowca. „Foka" charakteryzowała się wysoką doskonałością. Od jesieni 1971 roku podjęto we Wrocławiu seryjną produkcję nowych szybowców wyczynowych typu „Cobra". Na „Cobrach" startowała ekipa polskich szybowników na XII Szybowcowych Mistrzostwach Swiata w Marfie (USA).

„Cobra" w swym zamyśle konstrukcyjnym stanowi dalsze rozwinięcie „Fok". Zastosowano w niej na szerszą skalę sklejkę laminatową. Nawiasem mówiąc, szybowiec ten uchodzi w opinii fachowców za najbezpieczniejszy wyczynowy szybowiec na świecie. Tak więc nie jest zaskoczeniem duża liczba zamówień napływających z całego świata. Rocznie wrocławski zakład produkuje głównie na rynek zagraniczny około 50 szybowców.

W rozmowie z długoletnim kierownikiem Zakładu Sprzętu Sportowego — inż. Rudolfem Radwańskim — (legitymującym się 40-letnim stażem pracy w przemyśle lotniczym) — dowiedzieliśmy się, że wrocławska filia zakładu boryka się z poważnymi kłopotami lokalowymi. Najbardziej paląca sprawa to modernizacja lakierni, a właściwie budowa nowej. Stare bowiem pomieszczenia lakierni, mimo wieloletnich zabiegów modernizacyjnych, nie są już w stanie sprostać rosnącym wymaganiom produkcji. Pewne niepokoje budzi też przyszłość Zakładu w związku z planem zabudowy miasta w tym rejonie. Wydaje się że projekt, by Zakład pozostawić na dawnym miejscu (będzie wówczas lokalizowany na peryferiach nowego osiedla) jest godzien rozważenia. Tym bardziej że nie jest to instytucja hałasująca oraz zatruwająca powietrze. Nie szkodzi ani ludziom, ani zieleni.

MAŁGORZATA ALBRECHT





Montaż kadłubów szybowców wyczynowych typu „Cobra".
Zdjęcia: T. Szwed (3)



Kierownik Wrocławskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego pil. Jan Malinowski.

WROCŁAWSCY PILOCI
spod znaku Czerwonego Krzyża

WROCŁAWSKI Zespół Lotnictwa Sanitarnego liczy już 18 lat. Od momentu jego powstania, tj. 1956 r., kieruje nim pilot **Jan Malinowski.** Jest on od 40 lat związany z lotnictwem. W latach II wojny światowej latał bojowo jako pilot. W 1956 roku, kiedy zaczęto powoływać w całej Polsce zespoły lotnictwa sanitarnego, przyszedł do lotnictwa sanitarnego. Obecnie ma na swoim koncie 8 tys. godzin spędzonych w powietrzu. Dziś rozmawiamy o historii Wrocławskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego:

— Początki były bardzo trudne. Zaczynaliśmy pracę, mając jeden samolot typu CSS-13, jednego pilota i dwóch mechaników. Oczywiście, nie mogło być wówczas mowy o komforcie lotu tak niezbędnym przy przewożeniu chorych. Ale i temu samolotowi niejeden pacjent zawdzięcza życie. Początkowo nasz zespół obsługiwał województwa wrocławskie i opolskie. Przełomowym okresem dla lotnictwa sanitarnego były lata 1959—1960. W tym to czasie zwiększono liczbę etatów. Otrzymaliśmy również lepszy sprzęt: samolot typu „Aero" i Jaka. W 1962 roku otrzymaliśmy pierwszy śmigłowiec typu SM-1. Od tego roku piloci mogli podejmować loty do najbardziej odległych miejscowości i do takich, które nie miały odpowiednich dla samolotów lądowisk. Dużą zaletą śmigłowca było również to, iż przy przewożeniu pacjentów można było im oszczędzić wszelkich wstrząsów przy starcie i lądowaniu. Dziś nasz zespół posiada już śmigłowce, od kilku zaś tygodni latamy nowoczesnym śmigłowcem typu Mi-2. Jest on bardzo wygodny dla pasażerów, ma klimatyzację i aparaturę reanimacyjną. Ponadto przewozimy chorych oraz leki, krew i konsultantów. Piloci obsługują cały Dolny Śląsk, woj. opolskie i część woj. łódzkiego. Oczywiście, w razie potrzeby latamy również do najbardziej oddalonych rejonów Polski.

Wśród grupy pilotów sanitarnych z Wrocławia najdłuższym stażem pracy legitymuje się **Andrzej Nowak** — wychowanek Jana Malinowskiego. Przyszedł pracować do zespołu w 1962 r. jako mechanik. W niedługim czasie siadł za sterami samolotu. Obecnie ma już uprawnienia do pilotowania wszystkich samolotów i śmigłowców znajdujących się w dyspozycji zespołu. Również w 1962 roku zaczął pracować w Zespole pilot **Tadeusz Skałacki.** Najnowszym pracownikiem wrocławskiego pogotowia lotniczego jest pilot — mistrz śmigłowcowy Polski **Krzysztof Kaczanowski.**

Warto podkreślić, że piloci wrocławskiego Zespołu w razie konieczności mogą latać w najbardziej trudnych warunkach atmosferycznych, a to dzięki radiostacji prowadzącej, zainstalowanej na lotnisku we Wrocławiu. Ostatnio taką aparaturę otrzymało lotnisko w Jeleniej Górze. Ponadto samoloty i śmigłowce mogą porozumiewać się z ziemią za pomocą radiotelefonu. Te wszystkie urządzenia pozwalają skrócić maksymalnie czas transportu chorego bądź leków i krwi na miejsce przeznaczenia. O operatywności zespołu najlepiej świadczy statystyka. Co roku wrocławscy piloci sanitarni spędzają w powietrzu około 1300 godzin. Przewożą blisko 800 chorych, nie licząc leków, krwi i lekarzy konsultantów.

MAŁGORZATA ALBRECHT

WROCŁAWIANIE LATAJĄ NAJCZĘŚCIEJ

Wrocławski oddział PLL LOT zawsze starał się sprostać potrzebom wrocławian ceniących czas, a więc preferujących podróże samolotem. Dzięki temu Wrocław stale utrzymuje najwięcej krajowych połączeń lotniczych, osiąga najlepsze wskaźniki wykorzystania zdolności przewozowej pasażerów i towarów. W roku 1971 z wrocławskich połączeń skorzystało 98 tys. osób, w 1972 r. liczba pasażerów przekroczyła 100 tys., zaś w roku minionym plan przewozów pasażerskich został wykonany w 113,3 proc., a frachtu aż w 250 proc. Z lotniczej oferty coraz częściej korzystają wrocławskie i dolnośląskie przedsiębiorstwa, zwłaszcza przemysłu elektronicznego i odzieżowego, które w minionym roku wyekspediowały do krajowych kontrahentów i klientów 1800 ton towarów, a za granicę 25 ton frachtu. Coraz większą popularnością cieszą się loty czarterowe tak na liniach krajowych jak i zagranicznych, przy czym wrocławski oddział PLL LOT był organizatorem inauguracyjnych lotów do Niiguta w Japonii oraz Hanoi.

Załoga wrocławskiego oddziału, wsród której są tak ofiarni wieloletni pracownicy jak mgr Bronisław Cyronek, zasłużony pracownik PLL LOT, ceniona za niezawodność i koleżeństwo kalkulatorka taryf Maria Piechowicz oraz znakomici mechanicy: Wacław Rusakiewicz (z 24-letnim stażem) i Tadeusz Szarek, wiele czyni dla usprawnienia obsługi i wygody klientów. Cenną innowacją było uruchomienie całodobowej informacji telefonicznej oraz wprowadzenie miłego zwyczaju uprzedzania o odwołaniu lotu tych pasażerów, którzy podali numery swoich telefonów. Istotnym usprawnieniem okazało się połączenie znowelizowanego systemu rezerwacji i sprzedaży biletów zagranicznych z centralnym bukingiem, przy czym rezerwacją miejsc na zagraniczne rejsy, prócz Biura LOTU zajmują się placówki „Orbis" w Opolu, Zielonej Górze, Kłodzku, Zgorzelcu, Wałbrzychu i Legnicy, zaś sprzedaż i rezerwację biletów krajowych prowadzi 18 dolnośląskich oddziałów „Orbisu".

Warto dodać, iż mimo zachwianej w ostatnich miesiącach frekwencji na wszystkich liniach krajowych Wrocław nadal pozostaje miastem ludzi podróżujących samolotem. Obecnie utrzymuje on 5 stałych połączeń z Warszawą, przy czym wykorzystanie zdolności przewozowej w I kwartale tego roku było najwyższe w Polsce (przekraczało 50 proc.), zaś w ostatnich tygodniach sięga już 80 proc. Tak wysoka frekwencja niewątpliwie jest także wynikiem dobrej pracy załogi wrocławskiego oddziału PLL LOT.

HALMA

Z DYPLOMEM MAGISTRA SPADOCHRONIARSTWA W KIESZENI

W obecnej dobie rozwoju sportu dla osiągnięcia rekordu lub w ogóle liczącego się w świecie wyniku nieodzowna jest współpraca trenerów, naukowców i sportowców. Ostatnio najnowsza dziedzina — sporty lotnicze doczekały się swego miejsca w planach naukowców. Przed pięciu laty we wrocławskiej Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego (obecnie Akademia Wychowania Fizycznego) utworzono studium spadochroniarstwa.

W ubiegłym roku pierwszych kilku absolwentów specjalizacji otrzymało dyplomy. Już po pierwszych dwu latach działalności studium zmieniono nieco system rekrutacji na uczelnię. Obecnie przyjmuje się dziewczęta i chłopców, którzy mają już za sobą pewien staż spadochroniarski i co najmniej kilkadziesiąt skoków. Wśród studentów specjalizujących się w spadochroniarstwie jest wielu znanych zawodników i zawodniczek, jak np. Grażyna Olbrycht, Krystyna Pączkowska i inni.

Niezależnie od specjalizacji spadochronowej słuchacze przechodzą normalne studia AWF, wdrażające ich do zawodu nauczycielskiego. Zdarza się bardzo często, że już na pierwszym lub drugim roku studenci uzyskują specjalizację spadochoronową z tytułem instruktora i w trakcie dalszych studiów mogą ukończyć inne specjalizacje lotnicze, jak szybowcową lub samolotowa. Zapotrzebowanie na absolwentów AWF — specjalistów w dziedzinie sportów lotniczych jest bardzo duże. Przede wszystkim zatrudniają ich chętnie aerokluby. Chęć zaangażowania wychowanków AWF wyraziło także Dowództwo Wojsk Lotniczych, Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza, a nawet PLL LOT.

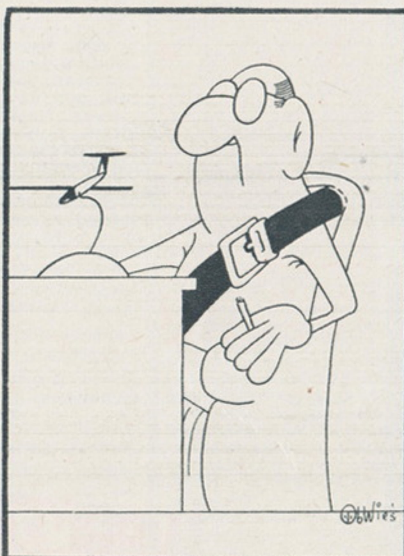
Pisząc o unikalnej wrocławskiej specjalizacji spadochronowej, nie sposób pominąć zaangażowania i inicjatywy kierownika studium spadochroniarstwa, znanego pilota samolotowego dr. Stanisława Maksymowicza. Jego upór i wiara w potrzebę tego typu specjalizacji sprawiły, że początkowe obiekcje czynników odpowiedzialnych za rozwój sportów lotniczych musiały ustąpić aprobacie. Uczelnia nawiązała ścisłą współpracę z aeroklubami w całej Polsce. Od niemal pierwszego roku istnienia studium pracą dydaktyczną i badawczą zajmuje się również znany spadochroniarz i instruktor spadochronowy, Ryszard Kuś.

Miarą powodzenia pionierskiego studium jest fakt, że obecnie AWF za aprobatą władz lotniczych pragnie nadać studium spadochronowemu charakter specjalizacji wielokierunkowej, obejmującej również sport samolotowy i szybowcowy. Myśli się także o utworzeniu obok studiów stacjonarnych ośrodka doskonalenia kadr, w którym systemem zaocznym lub wieczorowym mogliby podnosić swoje kwalifikacje ludzie już zawodowo związani z lotnictwem. To najlepiej świadczy o życzliwości władz wrocławskiej AWF. Dodajmy, że pierwsze liczące się w dorobku naukowym i dydaktycznym prace przedstawiono na zeszłorocznym (30 listopada — 1 grudnia) I Sympozjum Spadochroniarstwa.

MAŁGORZATA ALBRECHT

Grupa studentek i studentów Zakładu Spadochroniarstwa Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu.
Zdjęcia: G. Kurzajczyk







POLSKIE MODELE LATAJĄCE

MODELE RAKIET

W roku bieżącym na brak imprez nie powinien nikt narzekać. Aeroklub PRL organizuje przeszło 70 zawodów, przeznaczonych dla różnych dziedzin modelarstwa lotniczego, w tym również kosmicznego. Aż siedem imprez rakietowych, w tym jedna o randze mistrzostw Polski, odbędzie się w tym roku.

Sezon otworzyły zawody modeli rakiet w Nowym Sączu, zorganizowane w kwietniu przez Aeroklub Podhalański. Zanim podamy pierwsze informacje o przebiegu tegorocznych imprez, zamieszczamy trzy zdjęcia z zawodów roku ubiegłego. Wykonane zostały w Toruniu, Świdniku i Muszynie. Na pierwszym zdjęciu od lewej rakieta transportowa unosząca surowe jajko. Dodajmy: wylądowało bez uszkodzenia. Na zdjęciu środkowym model „Wostoka", a na zdjęciu trzecim — efektowny start modelu pocisku rakietowego.

Zdjęcia: J. Jarończyk

SILNIKOWY MODEL KLASY F1C
Konstruował Gabriel Grabarkiewicz

Inż. Gabriel Grabarkiewicz, członek kadry narodowej modelarstwa lotniczego na rok 1974, należy do czołówki modelarzy specjalizujących się w kategorii silnikówek F1C. Aktualnie, przygotowując się do sezonu sportowego w 1974 r., zbudował nowy model, charakteryzujący się długim kadłubem i dużą odległością statecznika wysokości od płatów oraz ciekawymi rozwiązaniami technologicznymi.

Kadłub – dwuczęściowy. Część przednia o stałym przekroju kołowym sklejona jest z dwóch warstw balsy 1,5 i 2 mm. Część tylną wykonano analogicznie na metalowym, stożkowym szablonie. Kadłub został wzmocniony wręgami z balsy 5 mm. Obie części łączone są na gwint przy pomocy łącznika wytoczonego z duralu. Łoże silnika, stanowiące opływową obudowę silnika, zamocowane jest do kadłuba trzema śrubami M4. Cały kadłub powleczony został cienkim włóknem szklanym i żywicą epoksydową. Model ma pełną mechanizację, sterowaną za pomocą wyłącznika, którego konstruktorem i wykonawcą jest autor omawianego modelu.

Skrzydło dwudzielne, konstrukcji klasycznej, wykonane jest z balsy z wyjątkiem sosnowych dźwigarów. Skrzydła mocowane są do kadłuba za pomocą bagnetu wykonanego z pasków sprężystej blachy stalowej 0,3 mm i dwóch ustalających kołeczków. Płaty przed rozsunięciem zabezpieczone są gumkami. Statecznik poziomy konstrukcji podobnej do płata, całkowicie balsowy.

Skrzydła i statecznik oklejone zostały papierem japońskim, wielokrotnie cellonowane i dla uodpornienia na działanie paliwa pokryte „chemolakiem".

Napęd stanowi silnik „ROSSI" o poj. 2,5 cm sześc. Instalacja paliwowa ciśnieniowa. Konstruktor przewiduje stosowanie śmigieł z włókna szklanego i żywicy o średnicy ok. 180 mm i skoku 95–100 mm.

JS.

SZYBOWIEC KLASY F1A
Konstruował Włodzimierz Wądołowski

Model został zbudowany w kilku egzemplarzach, w modelarni Międzyzakładowego Domu Kultury „Bolko" w Świdnicy. Szybowiec konstrukcji typowej dla tego rodzaju modeli odznacza się dobrymi własnościami lotnymi.

Kadłub wykonany jest z deseczek balsowych 2 i 3 mm, podłużnic sosnowych 2x2 mm i węg balsowych 3 mm. Część przednia kadłuba wykonana została z deseczki lipowej, w której wycięto odpowiednie otwory na komorę balastową i wyłącznik. Statecznik pionowy balsowy z użebrowaniem geodetycznym.

Skrzydła, o dość skomplikowanej konstrukcji, odznaczają się małym ciężarem i dużą wytrzymałością. Połówki płata łączone są ze sobą za pomocą bagnetów stalowych średnicy 3 mm i mocowane do kadłuba gumą.

Statecznik poziomy wielodźwigarowy, całkowicie balsowy, posiada profil wklęsło-wypukły.

Cały model oklejony jest papierem japońskim i kilkakrotnie cellonowany.

JS.

DOCHODZIŁA piąta, kiedy nisko nad linią mety śmignął mocno nas interesujący standard. Chwila wyczekiwania... — żeby upewnić się w rozpoznaniu, gdy pilot wystrzeli w górę dla zatoczenia nadlotniskowego kręgu... Tak, nie ma wątpliwości — to LS-2 Reichmanna. Jest i drugi, tuż za nim. Kto?... Oczywiście Renner! Przy briefingowym stole widziało się ich zawsze razem, jak wspólnie opracowywali taktykę przelotu, widocznie wspomagali się też w powietrzu.

Nie dali się dogonić Frankowi. Reichmann odszedł ze startu lotnego cztery minuty za Rennerem, teraz wyprzedził go na mecie — będzie miał wysoką prędkość przelotową. Czyżby nadzieje na zwycięstwo Kępki miały pozostać niespełnione? Markotniejemy trochę, bo szczęście wydawało się już tak bliskie. Ale nie jest jeszcze stracone. Nasz pilot poleciał przecież na trasę niemal dziesięć minut po zawodniku zachodnioniemieckim. Zdoła zmniejszyć tę różnicę na mecie, czy też raczej powiększy ją jeszcze?

Na odpowiedź nie czekamy długo. O godzinie 17.10 pierwszy „Jantar" nad lotniskiem! To Henryk Poźniak. W trzy minuty za nim sunie tuż nad ziemią Franek Kępka. Precyzyjnie łapiemy czas jego przecięcia linii mety. Pośpieszone obliczenia wykazują, że ma lepszy wynik od Reichmanna, który dotąd uchodził za zwycięzcę dnia w klasie standard. No to brawo! Górą nasi! Jeszcze tarmosimy Franka w gratulacyjnych uściskach, jeszcze nie zdążyliśmy ściągnąć jego szybowca ze środka lotniska, jak znad mety w górę wyskakuje rozpędem kolejny „Jantar" — tym razem Kluka. Czujemy, że on też ma bardzo dobrą prędkość przelotową, lecz nie wiemy jeszcze, jakimi poszczycą się jego konkurenci.

zuje?... Wszyscy konkurenci siedzą już na lotnisku!

Roześmiałem się, szczerze ubawiony autoironią Hansa, lecz stary kawalarz spojrzał na mnie zgorszony:

— Tobie oczywiście wesoło, a twoi piloci muszą w pocie czoła ciężko w powietrzu pracować na kawałek... szampana.

Była to aluzja do otrzymanych na briefingu przez Kępkę i Kluka dwóch butli, które właśnie niosłem, wyręczając ich właścicieli, zajętych jeszcze w sali odpraw przygotowaniem się do konkurencji. Nie byle jakiej konkurencji: dla klasy standard — trójkąt 612 km, dla otwartej — czworobok 814 km!! Mos Potter, kierownik sportowy mistrzostw, omawiając to gigantyczne zadanie wzbudził wesołość słuchaczy komentarzem:

— ...a jak już oblecicie te trasy, to — żeby nie tracić reszty dnia — wyłożymy wam jeszcze trójkąt 300 km.

Według prognoz wynikających z wczesnych map synoptycznych spodziewano się warunków pogodowych korzystniejszych niż te, jakie panowały poprzedniego dnia i stąd wyszedł zamysł ogromnych przelotów, jakich nie rozegrano jeszcze po zamkniętych trasach na żadnych mistrzostwach świata. Organizatorzy zorientowali się jednak w porę, iż rozwój termiki w rzeczywistości będzie słabszy, do tego zakłócony silnym wschodnim wiatrem, sięgającym prędkości 50 km/h, wycofali się więc z początkowego zamierzenia. Na zwołanym o godz. 11.00 dodatkowym briefingu zmienili zadanie na **wspólny dla obu klas trójkąt o obwodzie 509 km**, z punktami zwrotnymi nad Coomandook i Lake Cullulleraine.

Ta zmiana w ostatniej chwili wprowadziła w Teksasie, gdzie też parokrotnie trzeba było wymienić busole. Pękały z nagrzania i płyn wyciekał.

Ale większe od sprawianych przyrządami trudności dokuczyły pilotom na drugim, długim, bo liczącym 218 km boku trójkąta. Wycelowany był prawie dokładnie pod czołowy wiatr, a właśnie na tym odcinku zrobiła się bryndza w powietrzu, nie pozwalająca gardzić nawet półmetrowymi wznoszeniami.

Krótko po trzeciej Franek meldował, że są 25 km za pierwszym punktem zwrotnym Coomandook, wszyscy trzej razem, a Kluk około 20 km z przodu.

— Mamy dwa tysiące, jesteśmy na bezchmurnej, ale daleko przed nami, tam gdzie teraz Staszek, widać cumulusy.

W dalszej rozmowie z Poźniakiem Kępka zastanawiał się, czy pod ten silny wiatr zdołają dolecieć do chmur po prostej. Tu odezwał się Kluk:

— Bądźcie ostrożni. Nic po drodze nie miałem, tylko zmniejszone opadania.

Józek po trenersku się żachnął, że Staszek niepotrzebnie ich straszy. Przestroga wprawdzie cenna, lecz jeszcze bardziej wyhamuje już i tak niezbyt szybki lot, a jeśli doleciał Kluk, to i oni też muszą dolecieć.

Dolecieli. O 15.30 złapali 2—2,5 m/sek i wspominali nawet o małym szlaczku cumulusowym. Byli wtedy 65 km za pierwszym punktem zwrotnym, ale wciąż nie mogli dogonić wyprzedzającego ich, licznego peletonu szybowców, które odeszły na trasę wcześniej, a w pobliżu których trzymał się Staszek Kluk. Wznoszenia znów zmalały, nie przekraczały dwóch metrów, każdy kilometr drogi w strumieniu czołowo-bocznego wiatru kosztował więc sporo wysiłku i czasu.

Z „JANTARAMI" W KRAINIE KANGURÓW 10

FINAŁOWE EMOCJE

TADEUSZ REJNIAK

Zanim przyleciał ostatni z jantarowców — Wujczak, sprawnie funkcjonująca tablica wyników wiążąco już wykazała, że dla naszej ekipy ten czwartek — 24 stycznia — był jasny nie tylko z racji słonecznej pogody: w klasie standard zwyciężył Franciszek Kępka, w kategorii szybowców 19-metrowych zwyciężył Stanisław Kluk. Briefing następnego dnia zapowiadał się nam bogaty w łatwe do stłuczenia nagrody...

Kiedy odezwała się oczekiwana Warszawa, kiedy megafon wezwał mnie do telefonu, poszła do kraju radosna wiadomość. Tym radośniejsza, że wstępne, prowizoryczne wyliczenia komputera komisji sędziowskiej, opublikowane na krótko przed moją rozmową, podały nazwisko Kępki na czwartym miejscu w łącznej punktacji po dziewięciu konkurencjach. Potem wprowadzono korektę: Franek awansował o jedną tylko pozycję w klasyfikacji ogólnej, czyli wszedł na miejsce piąte, nie czwarte — jak błędnie podano. Lecz na sprostowania było już za późno. Szybowcowi kibice przy telewizorach w kraju radowali się przeto o dzień wcześniej sytuacją, jaka faktycznie zaistniała dopiero nazajutrz.

Nas zaś, w Waikerie, bardziej niźli aktualna kolejność listy sumarycznych wyników fascynowała tego wieczoru punktowa odległość Kępki od pierwszego stopnia na podium zwycięzców. Do trwającego od pięciu dni niezmiennie na trzecim miejscu Anglika — Fitchetta, brakowało naszemu zawodnikowi już tylko 88 punktów. Franek był dobrej myśli...

Medal coraz bliżej

— Wiesz, to zaczyna być straszne, co się dzieje w szybownictwie — mówił do mnie Hans Nietlispach, gdy po briefingu razem szliśmy do naszych karawanów. — Dawniej człowiek latał spokojnie, kontemplował przyjemność lotu, starał się ją jak najbardziej przedłużyć, teraz wszyscy się ścigają, żeby uczynić lot jak najkrótszym. To przecież zupełnie zwariowana zabawa.

Krotochwilny Szwajcar skrzywił się krytycznie, jak gdyby nie żartował i ciągnął swe narzekania tym samym poważnym tonem:

— Lecę wczoraj jak wariat, pędzę najszybciej jak mogę, cały czas sam na trasie, nikt mnie nie wyprzedza. wyciskam ze standarda niewiarygodną przelotową 111 km/h — no, myślę, to będzie lot mego życia! Z dumnie wypiętą piersią przecinam więc linę mety i co się oka-

sporo zamieszania na lotnisku, bo szybowce były już ustawione w kolejności startowej z klasą otwartą na przodzie, gdyż miała lecieć na dalszą trasę. Teraz zadecydowano start klasy standard jako pierwszej, zaczęły się więc wywoływujące chaos przeciągania szybowców. Ostatecznie przeprowadzono start ziemny według istniejącego ustawienia z tym, że start lotny otwarto dla standardów wcześniej. Pomimo to tłok nad lotniskiem panował duży, zawodnicy nalatywali linię startu gromadnie, co spowodowało, że Kępka i Wujczak dwukrotnie byli odsyłani „na orbitę", gdyż komisja startu nie mogła sobie poradzić z precyzyjnym łapaniem czasu odlatujących. W efekcie Kluk z Poźniakiem odeszli dwie minuty wcześniej od naszych standardowców, którym udało się to dopiero za trzecim nalotem o godzinie 12.55.

Lecieli systemem podobnym do wielce owocnego z dnia poprzedniego: Mały Staszek, Franek i Heniek mniej więcej razem, Duży Staszek solo, początkowo z dość znacznym wyprzedzeniem. Ale wypróbowany system nie owocował tym razem równie skutecznie, gdyż wznoszenia były kapryśne, zmuszające w pewnych partiach przelotu do uciążliwego i czasochłonnego ratowania się w mizernych warunkach. Podstawy były wprawdzie wysokie, od chwili startu sięgały 2 000 m, lecz powyżej 1 600 m kominy rwały się, czyniąc ich wykorzystywanie nieopłacalnym. Zaś te opłacalne wznoszenia oscylowały tego dnia pomiędzy dwoma — trzema metrami na sekundę, przy czym często trzeba było zadowalać się też półmetrowymi, a wiatr — jak już wspomniałem — wiał rześko. Z ziemi, dla oka wyglądało to o wiele lepiej niźli z powietrza, gdyż cumulusy kwitły obficie — około 5/8 pokrycia, chwilami więc śledząc przez radio przebieg lotu, można było nawet ulegać zdumieniu, dlaczego idzie tak ciężko, skoro niebo jest takie nieskazitelnie szybowcowe. Temperatura panowała nadal upalna i spowodowała pewne nieoczekiwane kłopoty zawodnikom.

Wujczak zaraz po odlocie skarżył się na elektryczny wariometr, który odmówił wskazań prędkości przeskokowych. Zenek Korsak tłumaczył defekt właśnie wysoką temperaturą. Przyrząd ten ma bowiem gwarancję poprawnego działania do plus 50°C., a w dziobie szybowca, pod przeciwodblaskową, czarną osłoną mogło tych stopni być nieraz więcej. Kępka natomiast miał kłopoty z busolą. Początkowo mówił, że mu pokazuje bzdury, a potem, że w ogóle przestała działać. Przypomniały mi się mistrzostwa

Lecieli prawą stroną trasy. Poźniak proponował w pewnej chwili dojście do niej, lecz Kępka uważał że jeszcze czas, że nie warto jeszcze zbaczać, bo do punktu zwrotnego daleko, a wiatr sam nanosił szybowce na trasę.

— Co z tym peletonem? — interesował się Wujczak.

— Poszli do przodu, dolatują do granicy stanu — informował Kluk, mówiąc o granicy pomiędzy stanami South Australia i Victoria, biegnącej wzdłuż 141 południka. Wkrótce potem Staszek Kluk obwieścił radośnie:

— No, wreszcie! Trzy i pół metra złapałem!

— Ja mam czwórkę... ale w dół — odpowiedział Heniek z wisielczym humorem. Dochodziła już za dziesięć piąta. Franek pytał Wróblewskiego czy jest na swoim miejscu, to znaczy w strefie dolotowej i jakie tam warunki. Janek odparł, że czeka, a niebo nad nim ładne, pełne cumulusów. Tak właśnie wyglądało to tego dnia z ziemi, lecz wygląd nieba był w wyraźnej dysharmonii z warunkami znajdowanymi w powietrzu. Szczególnie Kępce nie dopisywało szczęście — podczas gdy inni łapali od czasu do czasu trójki, on mówił o maksymalnych wznoszeniach do 2 m/sek, a przeważnie o mniejszych.

Kiedy o godzinie 17.25 Franek zgłosił, że razem ze swymi partnerami osiągnął punkt zwrotny w miejscowości Cullulleraine, leżącej nad jeziorem o tej samej nazwie, na mecie zameldował się jako pierwszy Francuz Ragot, a za nim Holighaus, Moffat, Johnson i Ax — wszyscy z klasy otwartej. Pomimo że na końcowym boku trójkąta warunki termiczne nie były lepsze, wspomagający teraz wiatr znacznie przyśpieszył tempo lotu. Około osiemnastej nasi piloci minęli lotnisko w Renmark, pozostawało im więc do mety niecałe 60 km. Mieli wysokości rzędu 1 400—1 500 m, Janek Wróblewski ponaglał do rozpoczynania już dolotów po prostej.

— Jeszcze nie można, Jasiu — tłumaczył Poźniak swoją i kolegów ostrożność — spotykamy duszenia po cztery i pięć metrów.

Okropnie denerwujące były te warunki termiczne. Raczyły zawodników silnymi opadaniami, nie odwzajemniając się równie mocnymi wznoszeniami. Gdy Janek po jakimś czasie ponownie się niecierpliwił, że piloci zbyt długo zwlekają z końcówką dolotową, Heniek w odpowiedzi dał lapidarną informację:

— Przeleciałem po prostej 5 km i straciłem 500 m.

W tym czasie przyleciał pierwszy z klasy standard — Reichmann. Podobnie jak Ragot w



Francuskie wózki transportowe w akcji po dalekim przelocie.

otwartej, tak Reichmann w swojej klasie połączył pierwszeństwo na mecie z najlepszym wynikiem dnia. Ponieważ teraz w drobnych odstępach czasu zaczęli spadać na lotnisko coraz liczniejsi przedstawiciele klasy standard — z tego dużego peletonu, który wyprzedzał naszych — te ostatnie minuty oczekiwania na ukazanie się „Jantarów" były istną katuszą. Po prostu trudno było oprzeć się wrażeniu, że Kępka z każdą minutą przedłużającego się lotu spada coraz niżej w klasyfikacji dnia, tracąc bezpowrotnie szanse na medalowe miejsce, które jeszcze wczoraj było całkiem realne.

Kres obawom położyła dopiero godzina 18.21. W końcówce dolotowej „Jantary Standard" wyprzedziły swych 19-metrowych pobratymców. Franek przeciął linię mety jako pierwszy, tuż za nim Wujczak i w kilkanaście sekund po nich Poźniak z Klukiem. Tego ostatniego przyhamowało na ostatnich kilometrach tak dokuczliwie, że stracił swoją przewagę czasową, jaką miał nad kolegami w ciągu całego prawie przelotu. Natomiast Kępka dał sobie i nam na lotnisku powód do zadowolenia, gdyż uzyskana przezeń prędkość przelotowa okazała się drugim wynikiem dnia. Taką samą osiągnął Jugosłowianin Strukelj, wyprzedzając Wujczaka o jedną dziesiątą kilometra na godzinę.

Nie muszę chyba zapewniać, że w ogromnym napięciu czekaliśmy wszyscy na oficjalny komunikat komisji sędziowskiej, obwieszczający łączną klasyfikację po dziesiątej konkurencji mistrzostw. Napięcie to uzasadniał nie tylko dobry wynik Kępki, lecz także słaby w tym dniu lot Fitchetta, który obleciał trójkąt z prędkością plasującą go na trzynastym miejscu. Kępka z dnia na dzień coraz bardziej zagrażał trzeciej pozycji w ogólnej klasyfikacji angielskiego konkurenta, można więc sobie wyobrazić, że i w jego ekipie z równą niecierpliwością oczekiwano na sędziowski werdykt. Czy utrzyma dotychczasową pozycję? Jeśli tak, to z jaką przewagą punktową? Jeszcze większe niepokoje przeżywali Francuzi, bo Mercier, drugi dotąd w łącznej punktacji, zużył na oblecenie trasy dużo więcej czasu niźli jego rywale z czołówki. Zajął w konkurencji dalekie — dwudzieste miejsce.

Kiedy wreszcie komunikat wywieszono, trudno się było dopchać do tablicy urzędowych publikacji — oblegał ją tłum zainteresowanych. Bo też ostatni etap zawodów przebiegał niezwykle emocjonująco. W przeddzień ich zakończenia spadli z drugich miejsc obaj dotychczasowi wiceliderzy: w klasie standard Mercier — na piąte, w otwartej Grosse — na czwarte. Nasze emocje były radośniejsze: Kępka awansował z piątego na czwarte miejsce, Wujczak z dziewiątego na ósme. Od Fitchetta, na miejscu wciąż jeszcze trzecim, dzieliło Kępkę zaledwie dziewiętnaście punktów!

Tematem tego przedostatniego wieczoru zawodów było więc dla nas podstawowe pytanie: czy pogoda i organizatorzy mistrzostw pozwolą nazajutrz rozegrać jeszcze jedną, jedenastą konkurencję? Prognoza meteorologiczna dawała pełne nadzieje, dawali je również bardzo sportowo usposobieni organizatorzy imprezy, pragnący ustanowić nie notowany dotąd rekord w liczbie przeprowadzonych konkurencji mistrzostw świata. Spędziliśmy przeto wieczór w optymistycznych nastrojach, bo co do tego, że nasi piloci — demonstrujący z upływem dni mistrzostw coraz lepszą formę — polecą w ostatniej konkurencji równie dobrze jak w poprzednich, nie mieliśmy wątpliwości.

Nawiasem mówiąc spędziliśmy ten wieczór bardzo przyjemnie, w sposób dający pełne odprężenie przed ostateczną batalią — spędziliśmy go mianowicie w gościnie u państwa Mc Gee.

Każda ekipa uczestnicząca w mistrzostwach miała przydzielonych opiekunów spośród znaczniejszych obywateli Waikerie. Nam patronowało sympatyczne małżeństwo, dysponujące w mieście okazałym sklepem, ze wszystkim co z ubioru potrzebne wytwornemu mężczyźnie, zaś opodal lotniska równie okazałym domem, ze wszystkim co potrzebne do urządzenia wytwornego przyjęcia. Otóż państwo Mc Gee, którzy witrynę swego sklepu udekorowali emblematami polskiego szybownictwa, parokrotnie już umawiali się z nami na wspólny wieczór w ich domu, położonym malowniczo na skarpie wąwozu rzeki Murray. Nie było dotąd okazji złożenia im wizyty, gdyż część ekipy wracała z tras konkurencji przeważnie już nocą. Tym razem byliśmy wcześniej w komplecie, prosto więc z lotniska pojechaliśmy na umówioną godzinę na zaimprowizowany piknik.

„Improwizacja" została przez gospodarzy starannie zorganizowana. Oprócz nas zaproszono także kilka zaprzyjaźnionych z domem osób obojga płci, a że niebo było gwiezdne, serwowane trunki też wielogwiazdkowe, tony adapterowej muzyki miłe dla ucha, zaś partnerki tańców nie mniej miłe dla oka, więc zarówno goszczeni jak i goszczący mogli zdaje się mówić o udanym wieczorze. Tak udanym, że chyba nawet nie był to już wieczór, kiedy żegnaliśmy się wylewnie, wymieniając stosowne do okoliczności pamiątkowe upominki i — być może mniej trwałe, ale na pewno mocniej osadzone w nastroju chwili — dowody zadzierzgniętej sympatii.

Jeśli przeto nazajutrz zawodnicy — i nie tylko oni — zbudzili się rano rześcy, pełni animuszu, to była w tym również pewna zasługa uroczego wieczoru u państwa Mc Gee.

c.d.n.

Lotnisko w Waikerie, na dalszym planie — piękna pętla rzeki Murray



WYNIKI IX KONKURENCJI – 24.I.74

Klasa standard: trójkąt 513 km

1. Kępka	Polska	125,1 km/h	1000 pkt.
2. Reichmann	NRF	123,8 „	985 „
3. Beltz	USA	121,5 „	959 „
4. Renner	Australia	121,4 „	958 „
5. Wujczak	Polska	118,0 „	920 „

Po IX konkurencji:

1. Renner	Australia	7538 pkt.
2. Mercier	Francja	7430 „
3. Fitchett	W. Brytania	7391 „
4. Reichmann	NRF	7374 „
5. Kępka	Polska	7303 „
9. Wujczak	Polska	6893 „

Klasa otwarta: trójkąt 513 km

1. Ax	Szwecja	140,2 km/h	1000 pkt.
2. Cartry	Francja	137,6 „	973 „
3. Moffat	USA	136,8 „	964 „
4. Johnson	USA	133,4 „	928 „
5. Holighaus	NRF	132,1 „	914 „
9. Kluk	Polska	128,8 „	879 „
16. Poźniak	Polska	125,3	[illegible] „

Po IX konkurencji:

1. Moffat	[illegible]	[illegible] pkt.
2. Grosse	NRF	[illegible] „
3. Zegels	[illegible]	[illegible] „
4. Ax	Szwecja	8285 „
5. Cartry	Francja	8097 „
15. Poźniak	Polska	6948 „
18. Kluk	Polska	6388 „

WYNIKI X KONKURENCJI – 25.I.74

Klasa standard: trójkąt 509 km

1. Reichmann	NRF	[illegible]6,8 km/h	1000 pkt.
2–3. Kępka	Polska	93,6 „	963 „
2–3. Strukelj	Jugosławia	93,6 „	963 „
4. Wujczak	Polska	93,5 „	961 „
5. Ahrens	NRF	92,6 „	951 „

Po X konkurencji:

1. Renner	Australia	8483 pkt.
2. Reichmann	NRF	8374 „
3. Fitchett	W. Brytania	8285 „
4. Kępka	Polska	8266 „
5. Mercier	Francja	8230 „
8. Wujczak	Polska	785[illegible] „

Klasa otwarta: trójkąt 509 km

1. Ragot	Francja	110,2 km/h	1000 pkt.
2. Moffat	USA	106,6 „	951 „
3. Holighaus	NRF	106,0 „	942 „
4. Tabart	Australia	105,9 „	941 „
5. Zegels	Belgia	105,8 „	940 „
21. Poźniak	Polska	92,9 „	764 „
22. Kluk	Polska	92,8 „	763 „

Po X konkurencji:

1. Moffat	USA	9685 pkt.
2. Zegels	Belgia	9227 „
3. Ax	Szwecja	9190 „
4. Grosse	NRF	9129 „
5. Cartry	Francja	9018 „
15. Poźniak	Polska	7712 „
18. Kluk	Polska	7151 „



■ **Samoloty radzieckiego „Aerofłotu"** przewiozły w 1973 roku 87 milionów pasażerów, 340 000 ton poczty i 1,8 mln ton frachtu.

✱

■ **Wstępne decyzje administracji USA,** dotyczące zakazu startu i lądowania samolotów naddźwiękowych na lotniskach USA, zdają się szybko deaktualizować. Rzeczoznawcy amerykańscy sądzą, że naddźwiękowe samoloty pasażerskie — radziecki Tu-144 i brytyjsko — francuski „Concorde" będą jednak mogły lądować w przyszłości na lotniskach USA. Stwierdzono bowiem, że hałas wytwarzany przez ich silniki nie przekracza dopuszczalnego poziomu decybeli. Możliwe jednak, iż odpowiednie decyzje administracji połączone zostaną z określonymi ograniczeniami, m. in. zakazem startu i lądowania w godzinach nocnych.

✱

■ **Lotnictwu sportowemu w NRF** grozi niebezpieczeństwo likwidacji! — tak twierdzi zachodnioniemiecki miesięcznik „Deutscher Aerokurier", organ Aeroklubu NRF. Poważnie traktowane są przez władze państwowe plany zakazu wykonywania lotów w soboty i niedziele od godz. 13, zaś w pozostałe dni tygodnia od godz. 13 do 15 i po godz. 19. Dotyczy to nie tylko sportu samolotowego, lecz także szybownictwa (holowanie) i spadochroniarstwa (wywożenie skoczków). Jako powody ograniczeń podawane są szkody, jakie ludność ponosi na zdrowiu wskutek destrukcyjnego wpływu na organizm ludzki hałasu, wytwarzanego przez silniki lotnicze.

✱

■ **Na lotnisku w Bejrucie** (Liban) znaleziono w samolocie zachodnioniemieckiej „Lufthansy" teczkę z materiałem wybuchowym, zaopatrzoną w zapalnik zegarowy. Niebezpieczny ładunek odkryto po wylądowaniu samolotu, odbywającego rejs na trasie Zurych — Ankara — Bejrut — Damaszek. Policja libańska prowadzi śledztwo w tej sprawie.

✱

■ **Zakupiony przez chińskie linie lotnicze CAAC** samolot pasażerski Boeing-707 odbył próbny rejs na trasie Pekin — Tokio — Anchorage — Nowy Jork. Jest to pierwszy, od 1949 roku, lót chińskiego samolotu z Chin do USA. W parę dni później odbył się drugi rejs próbny, trasą via Karaczi i Paryż, nad Atlantykiem.

✱

■ **Znane chicagowskie lotnisko Midway,** przez długie lata najruchliwszy port lotniczy świata, umiera śmiercią naturalną. Do 1960 roku lotnisko Midway obsługiwało rocznie 10 mln pasażerów, którzy korzystali z około 400 tys. rejsów. Dziś — spadło pod względem ruchu na 97 miejsce w USA, a liczba lotów zmniejszyła się w r. 1972 do około 25 tysięcy. Przyczyny? Samoloty odrzutowe, które przeniosły się na olbrzymie lotnisko O'Hara, migracja mieszkańców 7-milionowego Chicago z centrum na przedmieścia i wreszcie dotkliwy kryzys paliwowy jaki ostatnio dotknął USA. Midway służy dzisiaj pasażerom udającym się do mniejszych miejscowości, które nie przyjmują samolotów odrzutowych; staje się zatem lotniskiem coraz rzadszych w USA samolotów turbośmigłowych.

✱

■ **W Hiszpanii czynne są trzy szkoły szybowcowe:** w Huesca, Somosierra i Ocana. Szkoły te dysponują ponad 100 szybowcami i samolotami holującymi. Rolę samolotów holujących spełniają Do-27. Wśród szybowców najczęstsze typy to „Blanik", „Bergfalke", „Rhönlercher", „Swallow", „Spatz" i „Foka". W ciągu 3 lat działalności szkoły te wypuściły ponad 1000 pilotów.

✱

■ **Pentagon rozważa możliwość** stacjonowania na wyspie Diego Garcia na Oceanie Indyjskim bombowców taktycznych F-111, zdolnych do przenoszenia broni jądrowej. Na wyspie tej, co jest powodem zaniepokojenia Indii, Amerykanie planują zbudować wojenną bazę lotniczo-morską. Baza ta ma być przystosowana do przyjmowania dalekodystansowych bombowców strategicznych B-52.

✱

■ **Efektem kryzysu paliwowego w W. Brytanii** jest m. in. groźba nieodbycia się wielu tradycyjnie od lat rozgrywanych imprez lotniczych. Tylko trzy imprezy są pewne — inne raczej niepewne.

✱

■ **Nad północną częścią greckiej wyspy Eubea** na Morzu Egejskim uległ katastrofie samolot greckiego lotnictwa wojskowego. Pilot zginął.

✱

■ **Jugosłowiański przemysł lotniczy** produkuje lekkie samoloty wielozadaniowe: PZ „Kraguj" i szkolno-treningowy „Galeb". Obydwa produkowane są również w wersji bojowej. Jugosławia posiada również samoloty radzieckie MiG-21, Il-14, An-2, niektóre samoloty starszych typów amerykańskich — F86D „Sabre", F-84D „Thunderjet" i C-47. Produkowane są również radzieckie śmigłowce Mi-1, Mi-4 oraz — na licencji angielskiej — „Whirlwind".

✱

■ **Po raz dziesiąty** odbędą się w tym roku (23 — 27 maja) na lotnisku Oos w Baden-Baden (NRF) międzynarodowe targi samolotów używanych. Zgłaszane są tam do sprzedaży samoloty różnych typów o masie do 5,7 tony. Przez dwa dni wykonywane będą loty pokazowe.

✱

■ **Pierwszy lot w Zachodnim Irianie** (dawna holenderska Nowa Gwinea) na motoszybowcu wykonał 1 lutego br. K. A. Krause, pracownik jednej ze szkół zawodowych działających tam w ramach tzw. programu rozwoju ONZ. Krause leciał na zachodnioniemieckim prototypie ESM-61 („Kokaburn"), który w r. 1970 przewiózł statkiem do Zachodniego Irianu. Lot trwał 35 minut, pilot osiągnął wysokość 550 metrów.

✱

■ **W produkcji seryjnej** kanadyjskich zakładów De Havilland Canada znajduje się od ośmiu lat dwusilnikowy mały samolot komunikacyjny „Twin Otter". Dotychczas eksportowano go do 50 krajów. Ogółem wyprodukowano ponad 400 egzemplarzy. W br. miesięcznie opuszczać będzie zakłady 6 samolotów.

✱

■ **Holenderskie linie KLM** dysponują obecnie 10 trójsilnikowymi dalekodystansowymi samolotami DC-10-30, które stopniowo zastępują w służbie przestarzałe już dziś maszyny czterosilnikowe.

✱

■ **Rekordy NRF w motoszybownictwie** przedstawiają się następująco: przelot otwarty w linii prostej — 680 km (SF-27M), przelot docelowy 528,8 km (SF-27M), przewyższenie 6220 m (SF-25b), wysokość absolutna 7536 m (SF-25b), prędkość na trójkącie 300 km — 30,17 km/h (SF-28).

✱

■ **Austriackie towarzystwo komunikacji powietrznej** „City Air" zamierza uruchomić przy użyciu radzieckich samolotów Jak-40 stałą łączność między poszczególnymi większymi miastami Austrii. Myśli się również o uruchomieniu komunikacji międzynarodowej Jakami—40 z krajami sąsiednimi.

✱

■ **Brytyjskie pociski rakietowe „Rapier"** do zwalczania nisko lecących samolotów zakupią Amerykanie, rezygnując z opracowania własnego pocisku. Przemysł brytyjski ma na tym zarobić 454 mln funtów.

✱

■ **Zakłady lotnicze w Stans** (Szwajcaria), produkujące znane samoloty „Turbo-Porter", sprzedały ostatnio sześć maszyn tego typu do Peru. **(z)**

■ **We Francji wypróbowano** „pociąg powietrzny" — „Aerotrain" I-80 zakładów Jean [illegible]tin, rozwijający prędkość do 400 km/h. Jest to pojazd jednoszynowy na poduszce powietrznej, napędzany silnikiem odrzutowym Pratt-Whitney JT — 8D stosowanym na samolotach WC-9, B-737 czy niektórych typach „Caravelle". Pojazd ma już za sobą ponad 800 godzin jazdy, w czasie których przewiózł ok. 12 tys. pasażerów. Odznacza się nie tylko wyjątkowo dużą prędkością — lecz także bardzo niskim poziomem hałasu. Nowemu wehikułowi wróży się dużą przyszłość w przewozach krótko- i średniodystansowych.

✱

■ **W związku z decyzją rządu japońskiego** o budowie sieci bardzo szybkich kolei, mającej przed rokiem 1985 osiągnąć długość 6880 km i objąć całe terytorium kraju, ministerstwo transportu przewiduje, że zakładana pierwotnie na rok 1985 liczba pasażerów na wewnętrznych liniach lotniczych Japonii zmniejszy się ze 120 do 90 mln.

✱

■ **Japoński J A L** ma wznowić na jesieni br. loty przez Atlantyk Północny, zawieszone w roku 1972 po stracie samolotu DC-8, używanego na tej linii.

✱

■ **„Aerofłot"** otworzył nową linię transatlantycką — z Moskwy do Waszyngtonu.

✱

■ **Wersja towarowa samolotu Il-62,** z nowym silnikiem D-30KU, ma mieć dodatkowy zbiornik paliwa na 5 tys. litrów i mniejsze zużycie jednostkowe materiałów pędnych. Zmiany te pozwolą na zwiększenie zasięgu samolotu z maksymalną masą handlową 23 tony do 8000 km. Przy masie 10 ton zasięg będzie można wydłużyć do 10300 km.

✱

■ **Eksperci amerykańscy** są zdania, że płynny wodór jako paliwo do samolotów nie będzie mógł mieć zastosowania przed rokiem 2000. **(o)**



PRZEGLĄDAM duże zdjęcia małej planety naszego Układu Słonecznego. Krajobraz prawie księżycowy. Na zdjęciu, wykonanym z odległości 20 700 km i obejmującym obszar 130 na 170 km, widoczne są liczne kratery i wzgórza. Niektóre z kraterów, zdaniem specjalistów, mają średnicę około 12 km. A w ogóle całe zdjęcie wypełnione jest wielką liczbą małych kraterów. Oczywiście cały czas mówię o pięknie sfotografowanej przez „Marinera-10" planecie Merkury. Najlepsze zdjęcia otrzymano 30 marca. Na jednym ze zdjęć astronomowie zaobserwowali jakieś błyszczące ciało niebieskie, które rozszyfrowano jako naturalnego satelitę Merkurego. Sensacja poszła jak to się mówi w świat, a tymczasem okazało się, że pierwsze rozpoznanie było fałszywe i tajemnicze ciało niebieskie było gwiazdą piątej wielkości uchwyconą przez kamerę „Marinera-10". Na pewno uczonym niełatwo było przyznać się do pomyłki, ale tym większa ich zasługa, że wykryli błąd i ogłosili wyniki swych prac.

O ile udały się zdjęcia z bardzo odległych planet, to niestety nie przeprowadzono w kwietniowym terminie startu amerykańskiego satelity doświadczalnego ATS-F, przekładając start na czerwiec. Według informacji – trzeba było wymienić uszkodzony czy po prostu niesprawny półprzewodnik w jednym z podzespołów satelity, stąd i opóźnienie. Dlaczego jednak rozpisuję się na temat tego właśnie satelity, podczas gdy podobnych sytuacji jest znacznie więcej do zanotowania? Otóż wspomniany satelita ma poważne zadania do spełnienia: będzie przecież pierwszym, doświadczalnym co prawda, satelitą łącznościowym pełniącym funkcje oświatowe dla Indii, a poza tym właśnie ten satelita sprawdzi i przeprowadzi łączność w wielkim eksperymencie radziecko-amerykańskim, czyli locie orbitalnym dwóch statków „Sojuz" – „Apollo" w roku przyszłym.

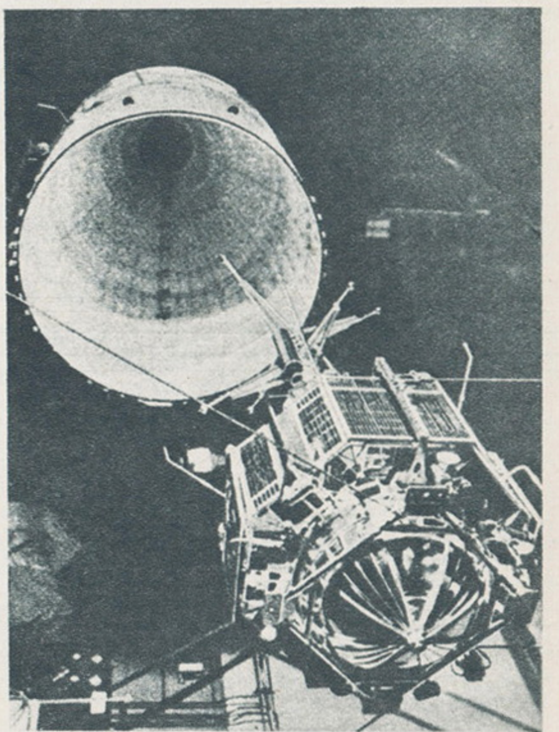
Natomiast już w lipcu roku bieżącego wprowadzony zostanie na orbitę okołoziemską pierwszy sztuczny satelita hiszpański, noszący nazwę „Intasat". Satelita poruszać się będzie po orbicie prawie kołowej na wysokości około 1 000 km, a celem jego lotu są badania jonosfery. Oczywiście satelita traktowany jest jako obiekt doświadczalny. Zbudowany został przez Narodowy Instytut Techniki Kosmicznej i Lotniczej, pod egidą Narodowej Komisji Badań Kosmicznych, współpracującej z brytyjskimi uczonymi i technikami oraz z NASA, która użycza rakietę nośną i stanowisko startowe. Jeszcze wypada zaznaczyć, że ogniwa słoneczne nowego satelity pochodzą z Francji.

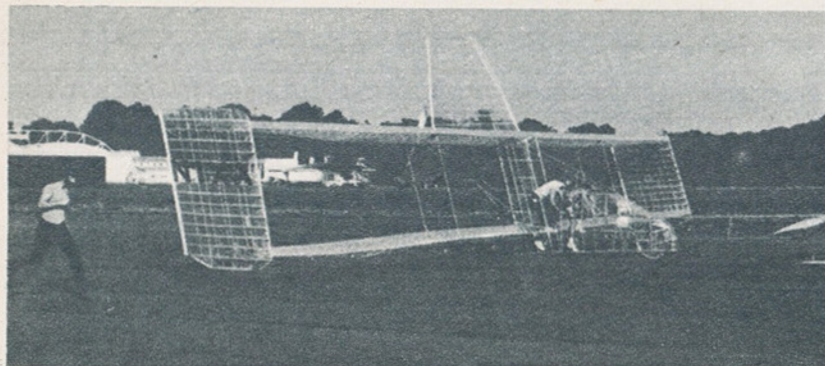
Technika kosmiczna dociera do najmniejszych nawet państw. Oto niedawno otwarto w Finlandii, około 30 km od Helsinek, antenę łączności kosmicznej osłoniętą przed wpływami atmosferycznymi kulistą powłoką. Właśnie ta antena, przewidziana do pracy na falach długości milimetrowej, odbierać będzie w roku przyszłym sygnały z pokładu włoskiego satelity „Sirio".

Na zakończenie kilka informacji o niektórych astronautach USA, podanych przez jeden z popularnych tygodników amerykańskich w związku ze zbliżającym się pięcioleciem pierwszej załogowej wyprawy na Księżyc. Edwin Aldrin zrezygnował ze służby wojskowej, napisał książkę o wyprawie kosmicznej i jest konsultantem technicznym. Edgar Mitchel również zerwał z kosmonautyką, poświęcając się na co dzień telepatii. James Irvin zamienił skafander kosmonauty na strój duszpasterski. Jeździ po Texasie wygłaszając kazania dla chętnych zobaczenia i usłyszenia astronauty-kaznodziei. Walter Schirra pełni funkcje reportera telewizyjnego. Michel Collins jest dyrektorem muzeum lotnictwa i astronautyki, a poza tym napisał książkę o wyprawach kosmicznych. Neil Armstrong natomiast zajął się pedagogiką, wykładając technikę lotniczą na jednym z uniwersytetów, podczas gdy John Glenn zamierza zostać senatorem.

P.E.

Radziecki miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika" zamieścił w jednym z ostatnich numerów zdjęcie satelity „Interkosmos-10". Jest to zdjęcie jeszcze nigdy dotąd nie publikowane. Przedstawia satelitę przygotowanego do zabudowy na rakiecie „Kosmos". Widoczna jest również osłona aerodynamiczna, chroniąca satelitę podczas pokonywania przez rakietę atmosfery ziemskiej.





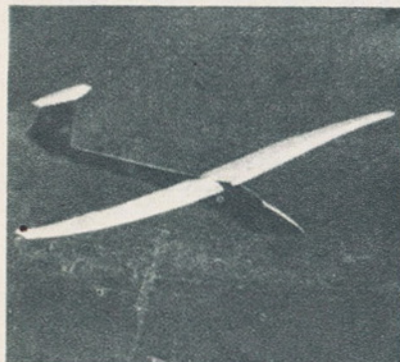
NOWY MIĘŚNIOLOT

Dwumiejscowy mięśniolot studentów politechniki MIT z USA, nazwany „Burd", przechodzi próby naziemne. Na razie dwupłat — kaczka „Burd" rozwinął prędkość 22,4 km/h.

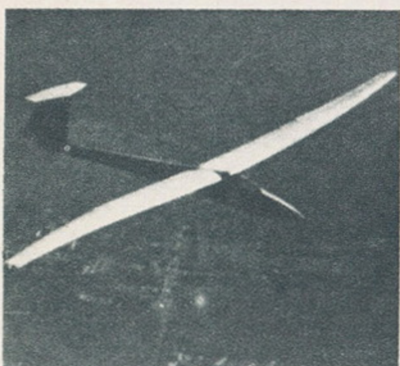
JESZCZE JEDEN WIATRAKOWIEC

Rakieta po świecie

Moda na wiatrakowce trwa. Oto najnowszy turystyczny wiatrakowiec 4-miejscowy GN z silnikiem tłokowym o mocy 285—300 KM, zbudowany w Hiszpanii. Jest to pierwszy wiatrakowiec zbudowany w tym kraju od czasów twórcy tego typu statków latających Juana de la Cierva. Masa własna — 710 kg, ładunek użyteczny — 415 kg. Wirnik 4-łopatowy o średnicy 12,8 m. Podwozie stałe 3-kołowe.









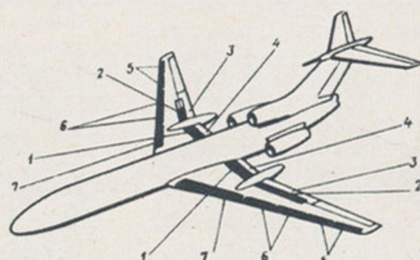
DOWÓD, ŻE FLATTER ISTNIEJE

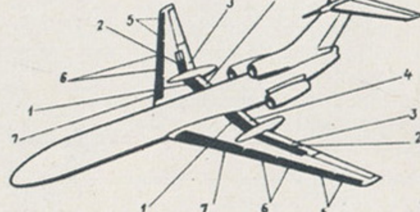
Niezwykła seria zdjęć wykonanych podczas badań zjawisk flatterowych szybowca SB-9. Odkształcenia skrzydeł sfilmowano kamerą 8 mm w locie z prędkością 90 i 140 km/h. Częstotliwość drgań wynosiła odpowiednio: 3,3 Hz i 5,8 Hz. Do badań tych szybowiec był odpowiednio przystosowany, aby łatwiej sprowokować wystąpienie flatteru.

SAMOLOT PASAŻERSKI TU-154

Przekrój perspektywiczny przedstawia nowoczesny radziecki odrzutowy samolot komunikacyjny TU-154, zabierający 128—164 pasażerów i rozwijający prędkość przelotową na wysokości 9 700 m — 975 km/h. Zasięg — do 5 500 km. Trzy silniki NK-8-2 o ciągu 9 500 kG każdy. Żywotność płatowca — 30 000 h, silników — 13 000 h pracy.

Pokazujemy również bogatą mechanizację płata samolotu TU-154. Oznaczenia: 1, 2, 3 — spoilery, 4, 5, 6 — klapy do lądowania, 7 — klapy przednie.





Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos", „Aviasport", „Soaring", „Der Flieger".



EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA

„EOLOMEA" czyli KOSMOS WZYWA

EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA

Zwolennicy filmów fantastyczno-naukowych mają okazję konfrontacji sąsiadujących ze sobą w repertuarze amerykańskiej „Odysei kosmicznej" i **„Eolomei"**, firmowanej przez kinematografię NRD. Pierwszy, sięgający wyżyn poematu, bliższy jest filozofii katastrofizmu. Drugi — romantycznej przygody z pogranicza ekranowego komiksu. Obaj reżyserzy proponują, jak by się zmówili, zbliżoną wersję scenograficzną statków międzyplanetarnych, poza tym ich wizje raczej się rozchodzą, choć filmowi bohaterowie zmierzają do podobnego celu.

Warto tu zwrócić uwagę na dwie odmienne propozycje. W „Odysei kosmicznej" mściwy komputer-morderca przestrzega, iż produkt ludzkiego geniuszu może się obrócić przeciwko swemu twórcy. W **„Eolomei"** rozklekotany i ledwie trzymający się nitów robot-wesołek jest zaprzeczeniem takich obaw.

Misją i główną ideą filmów fantastyczno-naukowych, a kręcono je już w epoce kina niemego, są aspiracje ludzkości do podboju Kosmosu. Konflikty i dramaturgia fabularna mają, jak dotąd, raczej ograniczony zasięg. Najczęściej lansowane są dwa rodzaje intrygi. Przeważnie choćby akcja rozgrywała się w roku 5-tysięcznym, jakaś nieznana planeta wysyłać musi tajemnicze sygnały — a więc trzeba zorganizować naukową wyprawę i zbadać ich pochodzenie. Nie mniej częstym mottem są tajemnicze zaginięcia na odległych szlakach pojazdów kosmicznych wraz z załogami — co znów pociąga za sobą próbę akcji ratunkowej.

Ta ostatnia wersja jest osią dramaturgii **„Eolomei"**, zrealizowanej przez reż. Hermanna Zschoche przy współpracy wytwórni „Mosfilm" i filmowców bułgarskich. Pierwsze sceny dość szybko umożliwiają widzom zorientowanie się w sytuacji. Akcja rozgrywa się w okresie bardzo zaawansowanej penetracji Kosmosu. Pokonano najważniejsze problemy techniczne, etap podboju najbliższych Ziemi planet wygląda na przestarzałą historię. Planeta ziemska, choć nadal najgęściej zaludniona, straciła monopol populacji. Na stacjach-wyspach krążących gdzieś na odległych międzygwiezdnych orbitach rodzą się potomkowie kosmicznych konkwistadorów. Ich stopa nigdy nie dotknęła powierzchni kolebki ludzkości.

Na Ziemi nerwowa atmosfera towarzyszy debacie zwołanej w trybie pilnym Wielkiej Rady. Zginęło kolejno bez śladu osiem wysłanych w normalne rejsy transportowych pojazdów kosmicznych. Ich załogi nie dają znaku życia. Dzieje się coś niezrozumiałego i niezwykłego, bo nie można również nawiązać, dotąd bezbłędnie funkcjonującej, łączności z największą bazą ośrodka ziemskiego, stacją orbitalną „Margot".

Odpowiedzialna za loty kierowniczka stacji-kosmodromu profesor Maria Scholl — typ emocjonalnego i zarazem chłodno kalkulującego naukowca — nie umie wyjaśnić zebranej Radzie przyczyn dziwnych wypadków. Ma wprawdzie pewne podejrzenia, ale w polemice z cieszącym się wielkim autorytetem profesorem Talem ponosi porażkę. No, powiedzmy sobie, wywalcza remis, a to dzięki jędzowatemu usposobieniu i obrotnemu złośliwemu językowi.

Wciąż młoda pani profesor odgrywa w filmie rolę centralną. Jak wykazują dalsze sceny, jej analityczno-chłodny umysł wsparty kobiecą intuicją doprowadza ją na trop zagadki. Podejrzenie sprawdza się. Profesorowi Talowi nie jest tak zupełnie obca tajemnicza planeta Eolomea. Maria Scholl montuje wyprawę w Kosmos, sama stając na czele akcji poszukiwawczej. Weźmie w niej również udział nawigator Daniel Lagny. On właśnie, po krótkotrwałym pobycie na nadmorskim wybrzeżu wyspy Galapagos, reprezentuje akcentowany w filmie motyw, że wszędzie dobrze — ale na Ziemi najlepiej. Dał się skusić namowom pani profesor i właśnie nudzi się w dwuosobowej stacji naukowo-badawczej, zacumowanej na asteroidzie K-R-217, notabene nieźle zaopatrzonej w napoje alkoholowe.

Reżyser Zschoche przenosi akcję na przemian z Ziemi w Kosmos, próbując w sensacyjnej fabule przemycić elementy filmu kryminalnego. Jest przecież zagadka. Zaginieni kosmonauci, coś na kształt śledztwa, pogoń i mimo symptomów szablonu — dość nieoczekiwany finał. Zupełnie dobrze prezentuje się w **„Eolomei"** oprawa scenograficzna. To niezwykle istotne w gatunku „science-fiction". Wiąże się z tym przecież podstawowe pytanie: czy adresaci niezwykłej i wyimaginowanej scenerii zaaprobują serwowaną z ekranu iluzję?

Film **„Eolomea"** zrealizowany został przy udziale międzynarodowej obsady aktorskiej. Współpraca trzech kinematografii procentuje tu również w kalejdoskopie ładnie sfotografowanych ziemskich plenerów, kontrastujących wymownie z nostalgicznym krajobrazem asteroidów. Co prawda twórcy filmu usiłują nam wmówić, że miejscem poznania się profesor Marii Scholl z przystojnym nawigatorem Danielem Lagny jest wyspa Galapagos, a tymczasem na ekranie rozpoznać można wybrzeże Morza Czarnego. To zresztą nie tak istotne detale. Ważniejsze jest, że surowa i żyjąca tylko sprawami pozaziemskimi pani profesor mogła tu sobie wreszcie trochę pohasać w stroju „bikini" i spokornieć wreszcie w ramionach barczystego nawigatora.

P. S. Akcja „Eolomei" zlokalizowana została w jakimś odległym przyszłym czasie. Jak wynika z treści filmu, i wtedy nie zabraknie przemądrzałych i pyskatych kobiet. Potwierdza to dotychczasowe badania naukowe i chyba w tym przypadku w sensacyjno-przygodowej fantazji **„Eolomei"** trafił się rodzynek realizmu.

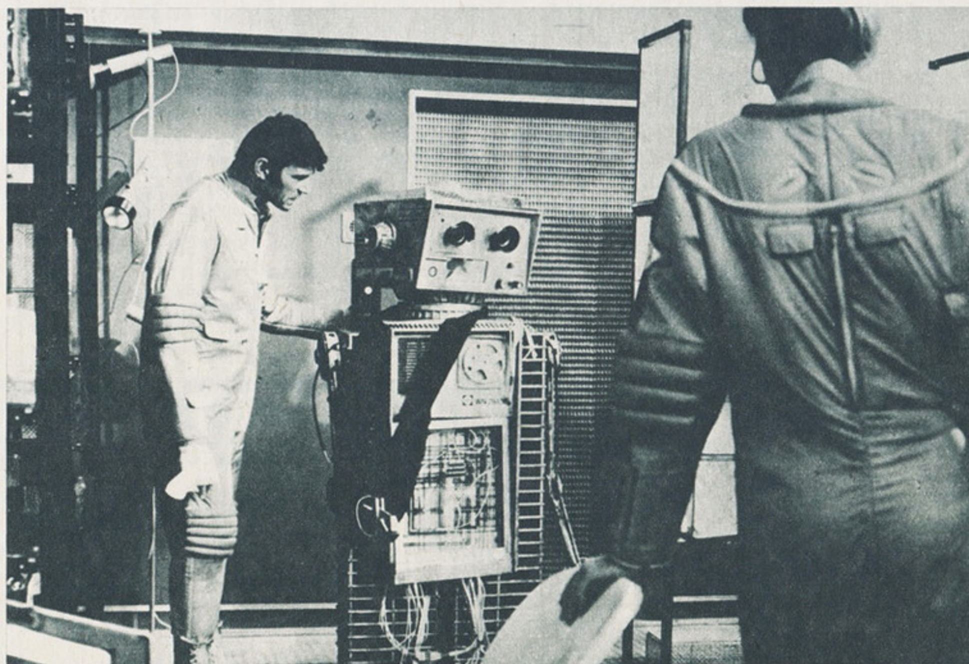
W sumie jednak film Zschochego proponuje wystarczającą dawkę rozrywki. I każdy, kto lubi ten gatunek twórczości, znajdzie tam coś dla siebie.

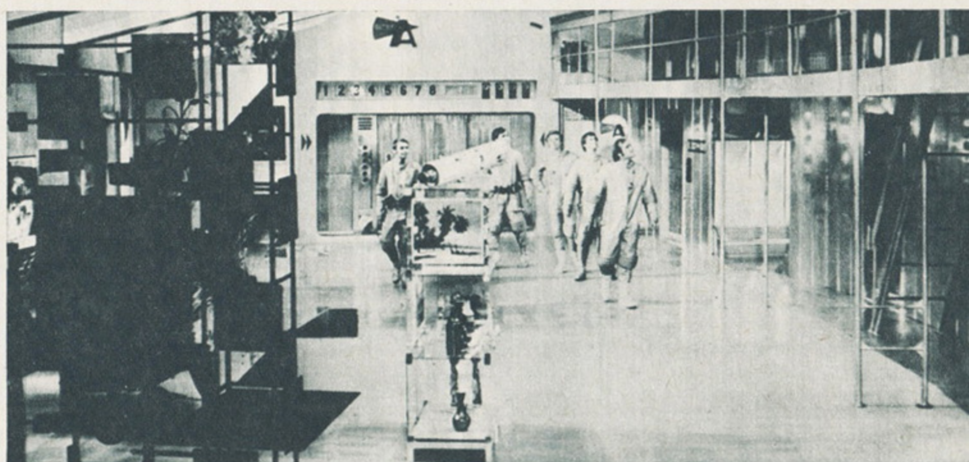
ADAM ZARZYCKI





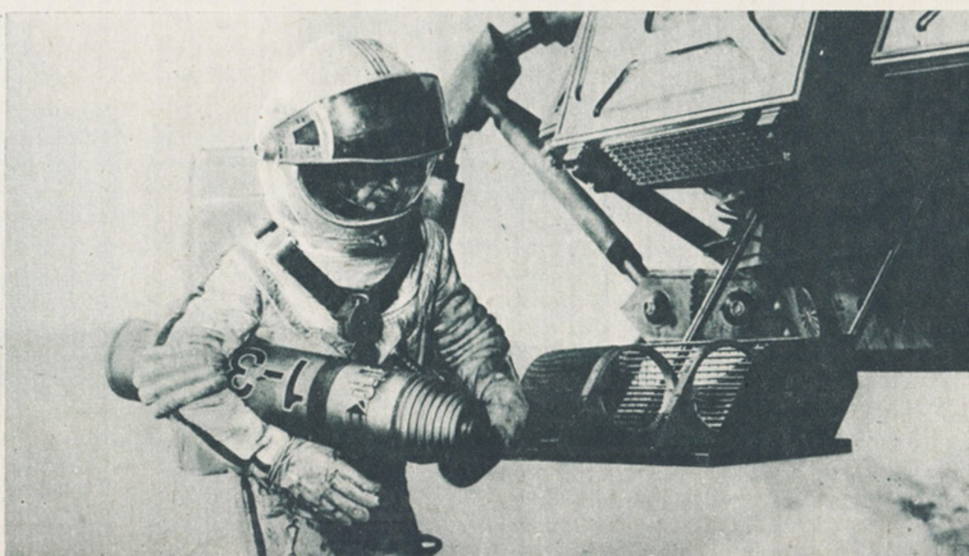






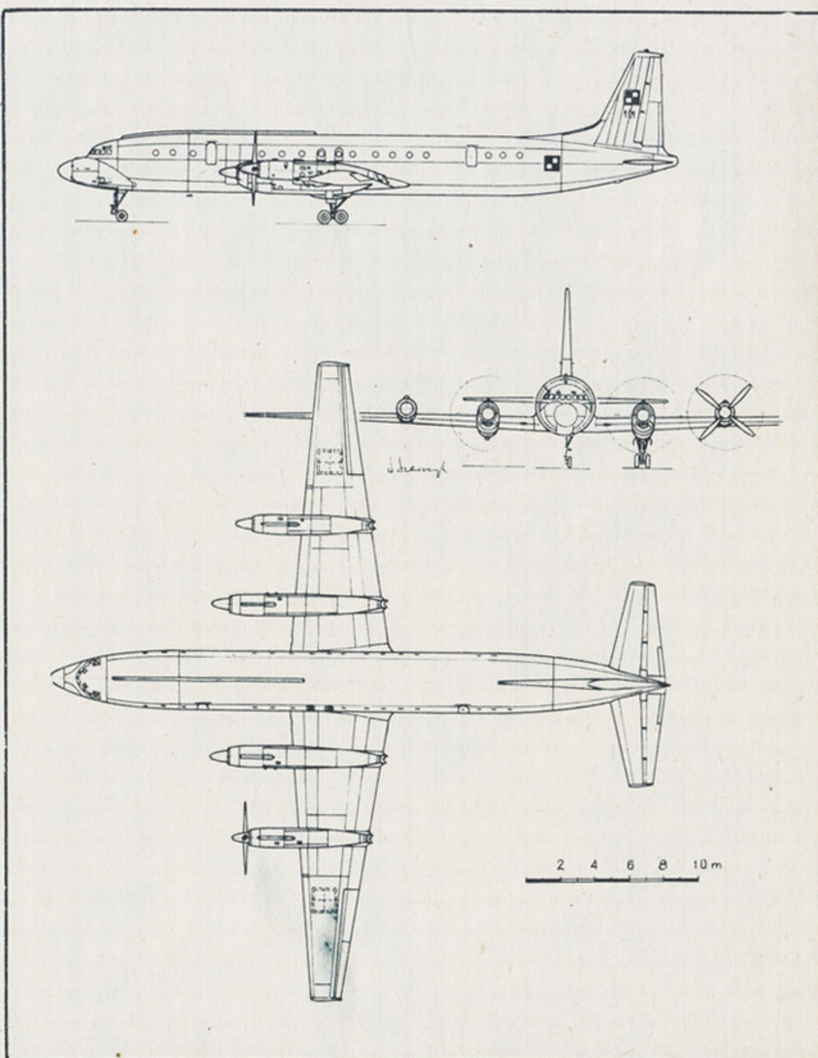
Zdjęcia: CWF

EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA
EOLOMEA



30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO





IŁ-18W

HISTORIA samolotu IŁ-18 rozpoczyna się w 1947 r., kiedy to zaprojektowano w biurze S. Iliuszyna i zbudowano prototyp dużego samolotu pasażerskiego z silnikami tłokowymi. Ze względu na ówczesną sytuację ekonomiczną nie był on budowany seryjnie. Pod koniec lat 50-tych rozwój komunikacji lotniczej wymagał nowych, dużych samolotów. W biurze Iliuszyna przystąpiono do projektowania samolotu pod tym samym oznaczeniem co poprzednio, ale na bazie innych założeń. Były już wtedy do dyspozycji silniki turbośmigłowe N. Kuzniecowa: NK-4 o mocy 4 000 KM. 4.VII.1957 r. pierwszy prototyp nowego Ił-18 o nazwie „Moskwa" odbył swój pierwszy lot, zaś niebawem 3 prototypy zostały poddane wielostronnym próbom państwowym. Jeszcze w czasie tych prób pilot doświadczalny W. Kokkinaki rozpoczął ustanawianie serii rekordów międzynarodowych, uzyskując m. in. prędkość — 719,498 km/h na trasie 2 000 km z obciążeniem 15 t i wysokość 13 154 m z obciążeniem 10 t. W 1959 r. pierwsze Ił-18 zostały wprowadzone na regularne linie „Aerofłotu". Po wykonaniu serii 50 sztuk, w 1958 r. weszła do produkcji wersja Ił-18W, wyposażona w bardziej ekonomiczne silniki A. Iwczenki AI-20K o mocy 4 000 KM. W ciągu dalszych lat produkcji powstała wersja Ił-18E z silnikami AI-20M o mocy 4 250 KM i wersja dalekodystansowa Ił-18D z silnikami AI-20M, ale posiadająca większe zbiorniki paliwa i wyposażenie elektroniczne przewidziane przez odpowiednie przepisy międzynarodowe. Ił-18 są używane przez linie lotnicze wielu krajów. Ogółem wyprodukowano ok. 500 samolotów Ił-18.

Konstrukcja całkowicie metalowa z wykorzystaniem elementów klejonych i obrabianych chemicznie. Kadłub samolotu zawiera ciśnieniową kabinę załogi (5 osób) i pasażerską (objętość — 238 m³), którą można urządzić jako „salonkę" lub umieścić fotele pasażerskie w ilości 90—110. Drzwi wejściowe z przodu i z tyłu: dwa wyjścia awaryjne nad skrzydłami. Części wewnętrzne skrzydeł — trójdźwigarowe, zewnętrzne — dwudźwigarowe. Krawędzie natarcia ogrzewane elektrycznie. W wewnętrznych częściach skrzydeł są klasyczne zbiorniki paliwa. Części zewnętrzne skrzydeł wykonane jako zbiorniki integralne. Usterzenie konstrukcji klasycznej; krawędzie również ogrzewane elektrycznie. Podwozie główne ma po 4 koła na każdej goleni i jest chowane do wewnętrznych gondoli silnikowych. Podwozie przednie, o dwóch kołach, sterowane, chowane w przód kadłuba. Osłony podwozia są otwierane tylko na chwilę podczas wypuszczania i chowania podwozia.

Napęd: cztery silniki turbośmigłowe AI-20K o mocy max. 4 000 KM. Śmigła 4-łopatowe, o automatycznie zmienianym skoku, z możliwością ustawienia na ujemny skok dla hamowania.

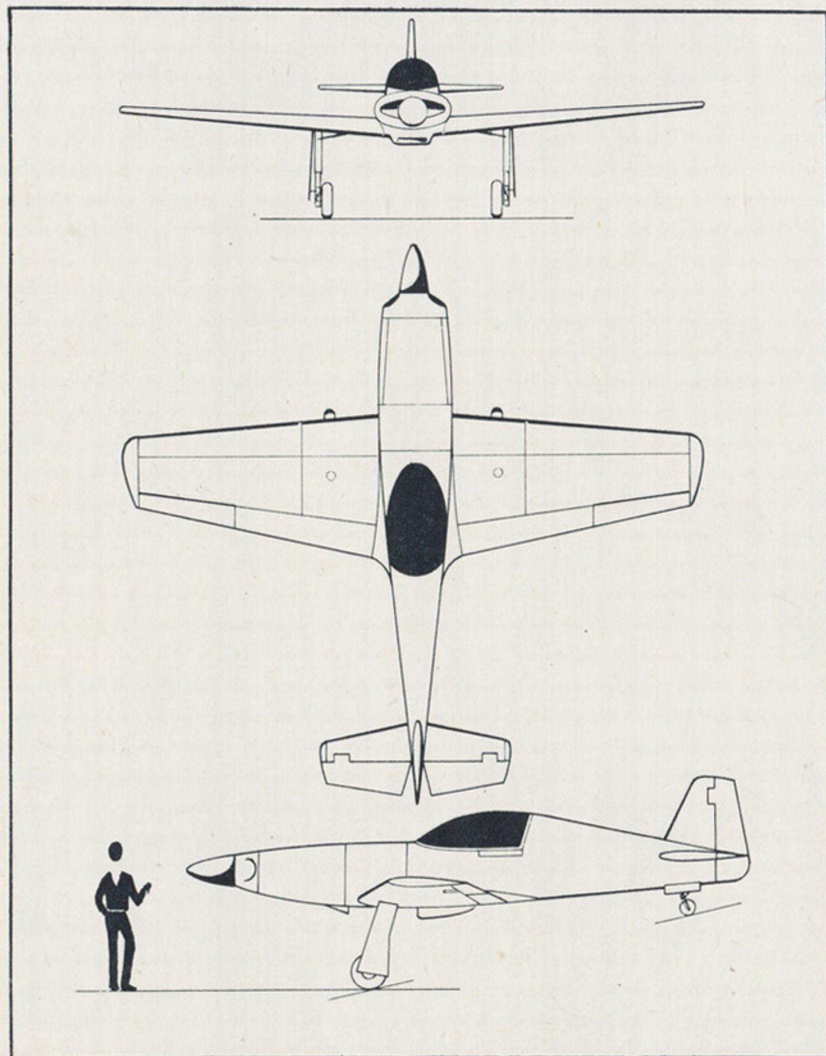
Malowanie: Górna część kadłuba i statecznik pionowy — białe: pozostałe powierzchnie w kolorze naturalnym aluminium. Kolory oddziela czerwony pas (jeden szeroki i dwa cienkie paski). Na stateczniku pionowym numer taktyczny — czerwony.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 37,4 m, długość — 35,9 m, wysokość — 10,17 m, pow. nośna — 140m².
Masy: Masa własna — 34 630 kg, masa użyteczna — 26 570 kg, masa całkowita max. — 61 200 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 675 km/h, prędkość przelotowa — 625 km/h, prędkość lądowania — 200 km/h, wznoszenie — 8 m/s, pułap — 10 750 m, zasięg max. — 4 800 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



POLEN „SPECIAL-II"

Dużym zaskoczeniem w dziedzinie konstrukcji amatorskich stał się ostatnio samolot „Special-II", którego twórcą jest Dennis Polen z USA. Niewielki ten samolocik, z silnikiem o mocy zaledwie 200 KM, może się wykazać osiągami, których nie powstydziłby się myśliwiec z okresu II wojny światowej.

Konstruktor-pilot Dennis Polen wprawia w osłupienie kontrolerów obszaru, kiedy np. zgłasza na swym amatorskim „Special-II" przelot na poziomie 130 (tzn. 13 000 stóp) lub przelatuje odległość 260 km w pół godziny.

Polen „Special-II" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem o układzie klasycznym, konstrukcji całkowicie metalowej. Samolot został obliczony na przeciążenie 10 g. Wszystkie elementy struktury nośnej i podwozia zostały dokładnie przebadane wytrzymałościowo, włącznie z badaniem rentgenowskim ważnych węzłów.

Skrzydła o obrysie trapezowym i niewielkim wzniosie mają profil laminarny NACA-65212 (12%) i są wyposażone w klapy. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem duralowym. Lotki są bardzo skuteczne i umożliwiające prędkość kątową wokół osi podłużnej 200° s.

Kadłub o smukłych liniach jest konstrukcji półskorupowej. Zwraca uwagę czyste aerodynamicznie oprofilowanie silnika. Kabina pilota wyposażona jest w komplet przyrządów i urządzeń do lotów bez widoczności, w instalację tlenową na 4 h lotu oraz ogrzewanie. Osłona kabiny wykonana jest z jednego arkusza pleksi i przypomina kształtem osłonę kabiny szybowca wyczynowego.

Usterzenie klasyczne, całkowicie metalowe. Stery odciążone osiowo.

Podwozie klasyczne (z kółkiem ogonowym) całkowicie chowane w locie.

Silnik płaski Lycoming TSIO-360 1A o mocy 200 KM, wyposażony w turbosprężarkę i wtrysk paliwa, napędza dwułopatowe przestawialne śmigło o średnicy 1,88 m. Zbiorniki paliwa w skrzydłach. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,63 m, długość — 5,95 m, wysokość — 1,47 m, pow. nośna — 8,72 m², wydłużenie — 5.
Masy: Masa własna — 470 kg, paliwo max. — 133 kg, masa całkowita — 683 kg, obciążenie pow. — 78,3 kg/m², obciążenie mocy — 3,43 kg/KM.
Osiągi: Prędkość max. (5500 m) — 520 km/h, prędkość przelotowa (6700 m) — 500 km/h, prędkość lądowania (bez klap) — 125 km/h, prędkość lądowania (z klapami) — 105 km/h, wznoszenie (0 m) — 20 m/s, pułap — 8550 m, zasięg — 1930 km.



POCZTÓWKA z Bułgarii

Panie Redaktorze!

Gdyby Pan, będąc na Bałkanach, został przypilony nagłą i nieuniknioną potrzebą nabycia np. rury wydechowej do An-2, to niech się Pan ani przez chwilę nie poddaje zgryzocie! Wali Pan zwyczajnie na lotnisko sofijskie, mówi dzień dobry Juliuszowi Kalicie i po chwili unosi upragnioną rurę jako własność. Prawda, sytuacja jest mocno hipotetyczna, jako że „Skrzydlata" nie posiada wciąż jeszcze An-2. Żeby więc nie pomówił mnie Pan o niewczesne żarty, napoważniej w świecie wyjaśniam co i jak.

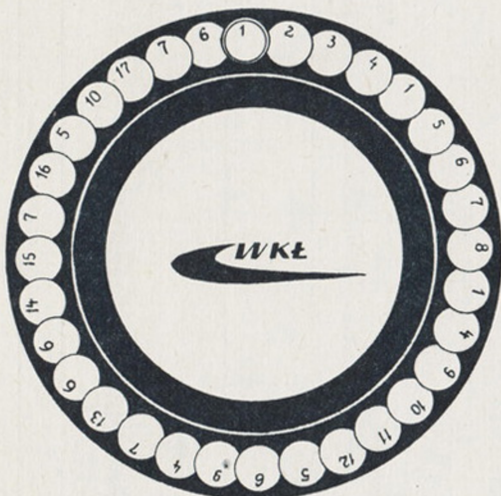
Otóż w styczniu br. odbyło się, w miarę uroczyście, otwarcie w Sofii konsygnacyjnego składu części do samolotów An-2. Placówka została uruchomiona przez PZL ku wielkiemu zadowoleniu Bułgarów, którzy zabiegali o nią od dawna. Motyw tych zabiegów jest prosty: około półtorej setki An w dyspozycji lotnictwa gospodarczego, plus An eksploatowane przez wojsko i aerokluby. Użytkownicy tych samolotów mogą w składzie otrzymać wszystko, z wyjątkiem części sprowadzonych do Bułgarii w ramach kontraktu. Nowa placówka znajduje się na lotnisku, w siedzibie agrolotnictwa. Na razie zajmuje barak — specjalnie wybudowany, przyzwoity, gwarantujący dobre warunki składowania i bezpieczeństwa. Ale już kończy się budowę pawilonu, przewidzianego na docelową siedzibę dla składu. Ludzie odpowiedzialni za jego funkcjonowanie zapewniają, że będzie to placówka urządzona i spełniająca swoje zadania wzorcowo. O całym przedsięwzięciu trzeba by jeszcze dodać, że jest ono perspektywiczne — z czasem skład będzie zapewne obsługiwał i inne typy samolotów. Szefem „sklepu" jest Juliusz Kalita, bogaty stażem i doświadczeniem pracownik zakładów z Mielca.

O ile PZL w handlowym działaniu ma szanse poznać niewielka grupa specjalistów, o tyle swoją obecność w Sofii PZL akcentują publicznie, prezentując w witrynie polskiego ośrodka kultury i informacji dorobek polskiego przemysłu lotniczego.

Ukłony.

ELŻBIETA POGORZELSKA

ARYTMOGRAF



W miejsce liczb wpisać odgadnięte wyrazy pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Następnie przenieść litery do figury i zgodnie z ruchem wskazówek zegara odczytać hasło. Początek odczytywania w kółku oznaczonym podwójną linią.

Znaczenie wyrazów: A — służy do lutowania: 7 — 2 — 5 — 4; B — samolot konstrukcji T. Sołtyka, zbudowany w LWD: 13 — 12 — 5 — 4 — 9; C — polski bombowiec z okresu kampanii wrześniowej 1939; 14 — 10 — 17; D — szwajcarski szybowiec z tworzyw sztucznych: 3 — 6 — 4 — 11 — 4 — 5 — 8; E — zestaw figur akrobacyjnych, następujących kolejno po sobie: 1 — 6 — 15 — 16 — 4 — 5 — 9 — 4.

Opracował: Edward Żytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 19. V. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci

BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji. **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

STRZELNICA

ObWieś



SZKOŁY I SZKOLENIE

Roman Sendor — Kraków — Nowa Huta, Jerzy Grzelak — Szamotuły, Zbigniew Chmiel — Frampol, Jerzy Kucharski — Bolków. Odpowiadamy na pytania o szkoły związane z lotnictwem i szkoleniem w powietrzu.

W poprzednim numerze pisaliśmy o warunkach przyjęć do Wojskowej Akademii Technicznej oraz Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Do wyższych szkół oficerskich, w których można zdobyć zawód związany z lotnictwem, należą jeszcze: **Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema w Toruniu; Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie; Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna im. kpt. S. Bartosika w Jeleniej Górze.**

Egzaminy wstępne do tych uczelni zdaje się z **wiadomości o Polsce i świecie współczesnym, matematyki, fizyki i języka obcego.** Kandydaci na profil polityczny w tych szkołach, zamiast z matematyki i fizyki, zdają egzaminy z **języka polskiego** oraz do wyboru z **historii** lub **geografii.** Niezależnie od egzaminów wstępnych kandydatów obowiązują **prognostyczne badania psychotechniczne** oraz **próba sprawności fizycznej** obejmująca: przepłynięcie dystansu 50 m w dowolnym czasie, bieg na 1000 m w ubiorze sportowym na czas, rzut granatem na odległość i podciąganie na drążku.

Termin składania podań wraz z dokumentami upływa **30 maja 1974 r.** Szczegółowych informacji o wszystkich szkołach wojskowych udzielają miejscowe sztaby wojskowe.

Niełatwo dostać się do Liceum Lotniczego w Dęblinie, gdzie na jedno miejsce przypada kilkunastu kandydatów. Kandydaci do liceum mają być w przyszłości pilotami wojskowymi, stąd poddawani są bardzo szczegółowo badaniom lotniczo-lekarskim. Szczegółowych informacji udziela bezpośrednio liceum, do którego należy pisać pod adresem: **Liceum Lotnicze przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.**

„Szkoły Młodych Orląt" organizowane są przy liceach ogólnokształcących, istniejących w pobliżu lotniczych garnizonów wojskowych. Na program takiej szkoły, opartej na zasadzie dobrowolności, składają się **lotnicze zajęcia pozalekcyjne oraz wakacyjne obozy spadochronowe.** Adresów tych szkół nie posiadamy.

Podstawowe szkolenie szybowcowe i spadochronowe odbyć można w najbliższym miejscu zamieszkania aeroklubie regionalnym. W obecnej chwili aerokluby na ogół posiadają już komplet kandydatów na szkolenie w bieżącym sezonie. Najdogodniejszym okresem zgłaszania się do aeroklubów z szansami na szkolenie w najbliższym, kolejnym sezonie jest **jesień-zima.**

Dla mieszkańców Bolkowa najbliższym aeroklubem jest **Aeroklub Jeleniogórski,** którego biura znajdują się w **Jeżowie Sudeckim, k. Jeleniej Góry.**

SZLAK BOJOWY

„W artykule „Marszałek Pokryszkin pozdrawia polskich lotników sportowych" („SP", nr 13/1974) przypisuje się marszałkowi Pokryszkinowi udział w walkach na przyczółku warecko-magnuszewskim i na Pomorzu. Tymczasem, chociażby tylko na podstawie książki marszałka Pokryszkina „Niebo wojny", która ukazała się także w języku polskim, można się zorientować, jaki szlak bojowy przeszedł ten zasłużony pilot. Prawda jest taka, że marszałek Pokryszkin, walcząc w składzie wojsk I Frontu Ukraińskiego, brał m. in. udział w walkach **na przyczółku sandomierskim i na Śląsku"** — pisze **R. Sienkiewicz z Władysławowa.**

Rację ma nasz Czytelnik. — Prostujemy. Przepraszamy.

LIST

Roman Marek — Żary. Cieszymy się, że Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze szybko i sprawnie odpowiada obecnie na wszystkie prośby młodzieży, zgłaszającej się na szkolenie lotnicze. Obszernego listu Kolegi, prostującego własne zarzuty pod adresem tego aeroklubu (zawarte w liście, opublikowanym w „SP" z 12 sierpnia 1973 r.), z braku miejsca nie jesteśmy w stanie zamieścić.

ISKRA

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

ANDRZEJ WŁODARSKI — Gaszowice, 55-506, Stradomia, pow. Syców, woj. wrocławskie. Interesuje się lotnictwem, zwłaszcza samolotami z okresu II wojny światowej. Poszukuje książki A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe. 1939—1945".

*

JAN WIELGOSZ — ul. Świerczewskiego 87 m. 7, 66-400, Gorzów Wielkopolski. Ma 41 lat i interesuje się lotnictwem. Wykonuje modele samolotów w skali 1:72, głównie myśliwskie, myśliwsko-bombowe i szturmowe. Kolekcjonuje ponadto modele plastykowe samolotów. Łącznie jego kolekcja składa się z przeszło 160 modeli. Zainteresowany jest planami modelarskimi, rysunkami i zdjęciami różnych samolotów.

*

DARIUSZ FLORIN — ul. Gagarina 8 m. 32, 25-031, Kielce. Ma 16 lat i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zajmuje się modelarstwem i jest członkiem Aeroklubu Kieleckiego. Pragnie nawiązać kontakt z modelarzami. Chciałby wymienić czasopisma i książki o tematyce lotniczej i motoryzacyjnej na plastykowe modele samolotów bojowych z okresu drugiej wojny światowej (Revell i Airfix) w skali 1:72.

*

ALEKSANDER STRASZUK — 255501 Związek Radziecki, Wiszniowyj-1, Kijewskoj obl., ul. Watutina 20 kw. 14. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zbiera modele samolotów i innych statków latających. Jego kolekcja modeli składa się z ok. 60 sztuk. Zainteresowany jest wymianą modeli i literatury lotniczo-modelarskiej.

SKRZYDLATA POLSKA
ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa
Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiebiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 26.IV.1974 r. Zam. 3330 W-47

Tekst: Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

CSS-10 • CSS-11

LWD i IS nie były jedynymi ogniskami lotniczej myśli technicznej w Polsce, w pierwszych latach po wyzwoleniu. W lipcu 1946 r. powstała w Warszawie nowa placówka lotnicza. Było to Centralne Studium Samolotów (CSS), podległe Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego. Nową instytucję, której zadaniem było projektowanie i wykonywanie nowych konstrukcji lotniczych, zlokalizowano na Okęciu w odbudowywanych pomieszczeniach dawnej wytwórni silników lotniczych PZL—Skoda. Twórcą i kierownikiem CSS był znany konstruktor i teoretyk lotnictwa prof. dr inż. Franciszek Misztal. W skład personelu CSS wchodzili inż. inż.: Stanisław Lassota, Stanisław Madeyski, Leon Wojtecki, Jan Kwasowski, Józef Lipiński, Roman Sznee, Eugeniusz Małkiewicz, Zdzisław Winecki i inni. W pracach konstrukcyjnych brali także udział studenci Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda: T. Zwanicki, Z. Jakubowski, K. Gadaj, A. Łatyszew, S. Gwiazda i inni. Był to udany eksperyment dydaktyczny, zorganizowany przez ówczesnego dziekana wydziału lotniczego uczelni, prof. Czesława Bieńka. Młodzi konstruktorzy zdobywali wiedzę teoretyczną i praktyczną pracując przy konkretnej konstrukcji w „prawdziwym" biurze konstrukcyjnym. Zresztą praca w tym „prawdziwym" biurze wymagała niezwykłego hartu ducha, odbywała się bowiem w niezwykłych warunkach lokalowych. Początkowo prace toczyły się w prywatnym mieszkaniu prof. Misztala, ale na jesieni przeniesiono biuro do odbudowywanych pomieszczeń na Okęciu. Sale biura pozbawione okien i schodów usiłowano ogrzać dymiącymi, żelaznymi piecykami. Początkowo brakowało również oświetlenia. Pomimo to prace nad nowymi konstrukcjami posuwały się w dość dobrym tempie.

Centralne Studium Samolotów postawiło przed sobą ambitny i kompleksowy plan stworzenia całej grupy samolotów, poczynając od samolotu szkolnego, przez treningowo-akrobacyjny, aż do dwusilnikowego samolotu pasażerskiego. W pierwszej kolejności rozpoczęto prace nad samolotem szkolnym CSS—10, zaprojektowanym przez prof. Misztala i inż. Lassotę. W projekcie oparto się na silnikach Walter produkcji czechosłowackiej, które miały być wytwarzane w kraju na podstawie licencji. Zaprojektowano dwie odmiany samolotu: A — wyposażoną w silnik Walter „Mikron" o mocy 65 KM i C — z silnikiem Walter „Minor" 4—III o mocy 105 KM. Obie wersje samolotu były dwumiejscowymi, jednosilnikowymi, wolnonośnymi dolnopłatami z odkrytymi kabinami usytuowanymi w tandem. Była również wstępnie zaprojektowana wersja B z zakrytą kabiną dwuosobową, nie wyszła ona jednak poza stadium makiety. Zastosowano konstrukcję mieszaną: metal-drewno. Dwudzielne skrzydła miały obrys trapezowy z charakterystycznym wycięciem krawędzi spływu przy kadłubie. Skrzydła były całkowicie drewniane, jednodźwigarowe z kesonem noskowym ze sklejki. Zadźwigarowa część skrzydła była kryta płótnem. Skrzydła mocowane były do kadłuba w trzech punktach. Obie odmiany samolotu A i C miały w zasadzie identyczne skrzydła, istotne różnice występowały jednakże w skosie i wzniosie. Wersja A miała dość znaczny skos, natomiast w wersji C (z cięższym silnikiem) skos został zmniejszony. Natomiast wersja C odznaczała się większym wzniosem — 8°. Skrzydła były wyposażone jedynie w lotki — klap nie zastosowano. Stałe sloty na krawędzi natarcia w części lotkowej zaklejono w czasie prób płótnem, jako nieskuteczne.

Kadłuby w obu wersjach kratownicowe, spawane z rur stalowych, oprofilowane listwami drewnianymi i kryte w przedniej części blachą duralową, a w tylej płótnem. Skromnie wyposażone kabiny załogi były odkryte — zaopatrzone jedynie w wiatrochrony. Tylne miejsce (instruktora) położone było wyżej niż pierwsze, co poprawiało widoczność i nadawało samolotowi charakterystyczny kształt.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne, konstrukcji drewnianej, kryte częściowo płótnem. Podwozie klasyczne, dwukołowe, nie chowane. Golenie głównego podwozia wolnonośne, z amortyzatorami olejowo-powietrznymi, wyposażone w owiewki (w wersji C dolne części owiewek pominięto). Koła niskiego ciśnienia bez hamulców. Zamiast tylnego koła zastosowano stałą, nie sterowaną płozę, z amortyzatorem olejowo-powietrznym. Śmigło stałe, drewniane. Zbiornik paliwa o pojemności 55 litrów znajdował się w kadłubie, między kabinami. Wersja C miała również zbiorniki skrzydłowe. Całkowita pojemność 82 l.

Projekt konstrukcyjny ukończono latem 1947 r. Ponieważ warsztat CSS nie został jeszcze zorganizowany, dokumentację konstrukcji przesłano do zakładów w Mielcu, gdzie też zbudowano oba prototypy. Prototyp samolotu CSS—10A oznaczony SP—AAP został oblatany 3 września 1948 r. przez pilota Ludwika Lecha. Oblot drugiego prototypu w wersji C, oznaczonego SP—BAK, odbył się 24 kwietnia 1949 r.

Oba prototypy różniły się istotnie pod względem poprawny. Zarówno osiągi (start, wznoszenie, niezadowalające, co w dużej mierze wywołane było znacznym przekroczeniem założonej masy własnej. Przy małej mocy silnika odbiło się to ujemnie na osiągach samolotu. Mały wznios skrzydeł był przyczyną niskiej stateczności poprzecznej, a brak hamulców i nie sterowana płoza — brakiem zwrotności na ziemi. Natomiast samolot CSS—10 z mocniejszym silnikiem i większym wzniosem był niemal pod każdym względem poprawny. Zarówno osiągi (start, wznoszenie, prędkość), jak i własności pilotażowe, sterowność i stateczność były dobre. Samolot był również łatwy i poprawny w akrobacji. Właściwie jedyną wadą był długi dobieg i słaba zwrotność na ziemi, spowodowane nie sterowaną płozą i brakiem hamulców.

Próby państwowe prowadzone przez Instytut Lotnictwa w końcu 1957 r. dla CSS—10A i w rok później dla CSS—10C potwierdziły wyniki prób fabrycznych. Prototyp samolotu CSS—10A został dopuszczony tylko jako treningowy do lotów z jednoosobową załogą. Akrobacja była dozwolona tylko dla zaawansowanych pilotów. Natomiast CSS—10C został wytypowany jako samolot szkolno-treningowy II stopnia. Planowano wyprodukowanie 40 sztuk tego samolotu dla aeroklubów. Główną przyczyną niezrealizowania tego planu była rezygnacja z produkcji silników Walter w Polsce.

Tak więc dwa prototypy CSS—10 były jedynymi samolotami tego typu. Prototyp CSS—10A SP—AAP pomalowany był na kremowo, z granatowymi „piorunami" po bokach kadłuba. Znaki rejestracyjne — czarne. CSS—10C był koloru jasnoniebieskiego, z potrójną czarną linią na boku kadłuba i czarnymi znakami rejestracyjnymi SP—BAK. Żaden z prototypów nie zachował się do chwili obecnej.

Następnym typem samolotu opracowanym w Centralnym Studium Samolotów był treningowo-akrobracyjny CSS—11. Twórcą tego samolotu był prof. inż. Leszek Dulęba, który powrócił właśnie z wojennej tułaczki z dalekiej Turcji, gdzie przyczynił się do powstania tureckiego przemysłu lotniczego. W kwietniu 1947 r. objął on kierownictwo zespołu płatowcowego.

Dokumentacja konstrukcyjna samolotu została wykonana bardzo starannie, w przewidywaniu podjęcia produkcji seryjnej. Wykonanie prototypów powierzono nowo zorganizowanym warsztatom CSS. W roku 1948 wykonano tam dwa, różniące się tylko nieistotnymi szczegółami, prototypy samolotu CSS—11, oznaczone SP—BAH i SP—BAJ. Pierwszego oblotu dokonał 16 października 1948 r. zakładowy pilot doświadczalny CSS — Jerzy Szymankiewicz. Pierwszy prototyp był w 1949 r. wystawiony na Targach Poznańskich.

Po odbyciu prób fabrycznych oba prototypy przeszły w okresie od stycznia do sierpnia 1951 r. próby państwowe w Instytucie Lotnictwa. Próby potwierdziły wysoką jakość samolotu. Samolot CSS—11 był stateczny i sterowny, pełną akrobację łącznie z odwróconą wykonywał łatwo i prawidłowo. Miał również prawidłowe zachowanie się w korkociągu. Siły na sterownicach nie były duże. Samolot nadawał się do szkolenia i treningu w akrobacji. Piloci zaliczają CSS-11 do najlepszych samolotów akrobacyjnych 30-lecia.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Wyżej: Samolot dwumiejscowy CSS-10A. Niżej: Prototyp samolotu CSS-10C z silnikiem Walter „Minor" 4-III o mocy 105 KM. Zdjęcia ze zbiorów B. Krawczenki

